



## 저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

# 유엔해양법협약상 추적권의 법적 쟁점에 관한 연구

A Study on the Legal Issues relating to  
the right of hot pursuit  
in the United Nations Convention on the Law of the Sea



2013年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

李 明 兒

본 논문을 이명아의 법학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 정 영 석 (인)

위 원 강 우 예 (인)

위 원 이 용 희 (인)



2012년 12월 12일

한국해양대학교 대학원

# 목 차

Abstract .....	v
제1장 서론 .....	1
제1절 연구의 목적 .....	1
제2절 연구의 범위와 방법 .....	3
제2장 국제법상 추적권의 개념 및 형성과정 .....	5
제1절 추적권의 개념 .....	5
1. 추적권의 기본 개념 .....	5
2. 추적권 행사의 근거 .....	6
제2절 국제법상 추적권의 형성과정 .....	7
1. 제1차 유엔해양법회의 이전의 추적권 .....	7
1) 초기의 추적권 .....	7
2) 관습법상의 추적권 .....	8
(1) 판례 .....	9
(2) 국제조약 .....	12
2. 제1차 유엔해양법회의에서의 추적권 입법 논의 .....	15
1) 국제법학자들의 제안 .....	15
2) 헤이그 국제법전편찬회의 .....	17
3) 제1차 유엔해양법회의 .....	21
3. 제3차 유엔해양법회의에서의 추적권 입법 논의 .....	23
제3절 소결 .....	29

### 제3장 유엔해양법협약상 추적권 행사의 요건 및 절차 ..... 31

#### 제1절 추적권 행사의 성립요건 ..... 31

1. 연안국의 법령 위반 ..... 31
2. 합리적 의심 ..... 35
3. 추적권의 주체 ..... 37
4. 추적선과 위반선박의 위치 ..... 39
  - 1) 해석학적 현장성 원칙 ..... 39
  - 2) 위반선박의 위치 확인 ..... 42

#### 제2절 추적권 행사의 절차 ..... 45

1. 추적의 즉시성 ..... 45
2. 추적선의 정선신호 ..... 46
3. 추적의 계속성 ..... 48
4. 추적의 종료 ..... 49
5. 위법한 추적권 행사에 의한 국가책임 ..... 50

#### 제3절 소결 ..... 52

### 제4장 유엔해양법협약상 추적권 행사의 현대적 쟁점 ..... 54

#### 제1절 정선신호의 수단 ..... 54

1. 문제의 제기 ..... 54
2. 논의 방향 및 관련 판례 ..... 55
3. 소결 ..... 60

#### 제2절 추적의 중단 기준 ..... 60

1. 문제의 제기 ..... 60
2. 소결 ..... 62

제3절 추적의 종료와 재개의 가능성 .....	62
1. 문제의 제기 .....	62
2. 추적의 재개에 관한 견해 .....	63
3. 추적의 재개를 정당화 하는 행위 .....	64
4. 관련 판례 .....	65
5. 소결 .....	69
제4절 추적권 행사시 무력의 사용가능성 .....	69
1. 일반원칙 .....	69
2. 무력사용으로 인한 분쟁 사례 및 판례 .....	70
3. 소결 .....	76
제5장 결    론 .....	77
참고문헌 .....	81



# A study on the legal issues relating to the Right of Hot Pursuit in the United Nations Convention on the Law of the Sea

Lee Meong A

Department of Maritime Law  
Graduate School of Korea Maritime University  
Busan, Korea

## Abstract

The right of hot pursuit is based upon principles of customary international law. It represents an exception to the principle of exclusive flag State jurisdiction on the high seas. It enables coastal States to enforce their laws upon the commission of an offence and to continue to pursue the offending vessel beyond coastal State maritime zones. The right ensures that a state may effectively enforce its laws and regulations against offending ships that flee onto the high seas where, but for the right of hot pursuit, the state would be legally powerless to exercise its enforcement jurisdiction

The Hague Codification Conference of 1930 disclosed a general agreement among the participating States with regard to the acceptance of the right of hot pursuit. After that, it was codified in Article 23 of the 1958 Geneva Convention on the High Seas and was adopted virtually unaltered in Article 111 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea . Whilst this heritage gives the doctrine legitimacy, yet it is also restrictive, for although the right as articulated in the High Seas Convention has remained

unchanged for the past 50 years, the environment in which maritime operations are conducted has been dramatically transformed. Therefore, there are some things that do not consistent with current practices in the application of the right of hot pursuit.

The right of hot pursuit is an exceptional and extreme act to acknowledge pursuing a foreign vessel into the high sea and capturing it, which makes it essential that they should strictly interpret the concerned regulations and meet the preconditions recognized by related conventions and customary law when exercising the right. It is unreasonable to interpret the regulations set over 50 years ago as they are and apply them to the contemporary cases. There are opposing views on certain conditions between some scholars.

The right of hot pursuit, which guarantees the effectiveness of jurisdiction exercise by a coastal States, plays important roles in today's world, where the importance of the sea is growing every day with coastal States facing IUU fishing restrictions and issues of marine environment protection with regard to the protection of marine biological resources. This study thus set out to review the current controversial conditions related to the procedure of the principle of right of hot pursuit, examine and sort out the patterns and precedents of interpreting and applying each country's practice regarding the matter and Article 111 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, and provide useful data to help the government apply the right of hot pursuit to future events.

Chapter I introduces the purpose and scope of this study.

Chapter II reviews the concept and formation process of the right of hot pursuit in international law.

Chapter III examine the requirements and procedures of the exercise of the



right of hot pursuit in the United Nations Convention on the Law of the Sea. Chapter IV study the modern issues of the exercise of the right of hot pursuit in the United Nations Convention on the Law of the Sea including cases related with each issue.

Chapter V as a conclusion, describes the result of this study.



# 제1장 서론

## 제1절 연구의 목적

공해는 어느 국가도 전속적으로 영유할 수 없고, 각 국가의 자유로운 사용을 위해 개방되어야 하며, 항해의 자유를 비롯한 공해자유 원칙<sup>1)</sup>과 공해상 선박에 대한 기국주의<sup>2)</sup>는 수세기 동안 전통 국제법상 인정되어온 대원칙이다. 그러나 모든 국가에 대하여 공해의 자유가 인정되는 것이 곧 무제한적인 자유의 향유를 의미하는 것은 아니다. 개인의 권리에 대해서도 그 남용이 금지되고 사회의 공익에 의해 제한되듯이, 국가의 권리도 타국의 이익 및 국제공동체의 이해관계를 존중하며 합리적인 범위 내에서 허용되어야 한다.<sup>3)</sup> 특히 연안국의 관할수역 내에서 관계법령을 위반한 외국선이 공해로 도주한 경우까지 기국주의 원칙을 엄격하게 적용한다면 위반선박을 검색·나포할 수 없게 되므로 공해는 범법외국선의 비호처가 될 우려가 있다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위하여 전통적인 기국주의 원칙에 제한을 가하는 장치로써, 연안국의 관할수역 내에서 관련법령을 위반한 외국선박에 대하여 공해상까지 계속해서 추적할 수 있는 추적권이 발전하게 되었다. 추적권은 일국의 관할권 내에서 그 국가의 법령을 위반한 외국선박을 관할권을 벗어나 공해상까지 범죄자 추적을 계속하기 위한 연안국의 특권이자<sup>4)</sup>, 공해상의 항해의 자유를 제한하는 공해 자유의 원칙의 예외, 그리고 방식은 조금씩 다르지만 오랫동안 많은 국가들이 행사해왔었던 국제관습법으로서 설명될 수 있다.<sup>5)</sup>

19세기 영·미 관행에서부터 비롯된 추적권은<sup>6)</sup> 1925년 핀란드와 발틱해의 다른 연안국가들 사이에 맺었던 Helsingfors 조약 및 1933년 영국과 핀란드 간의 조약에 구체적으로 등장하였다. 그 후 1930년 헤이그 국제법전편찬회의에서는 추적권의 성문화와 관련하여 참가국들의 일반적인 합의를 이끌어 냈으며,<sup>7)</sup>

1) 유엔해양법협약 제89조.

2) 유엔해양법협약 제92조 제1항.

3) 김자영, “해양법상 공해자유원칙의 현대적 의의”, 고려대학교 박사학위논문 (2007), 15-16면.

4) D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, (Oxford, 1984), p.1076.

5) Nicholas M. Poulantzas, *THE RIGHT OF HOT PURSUIT IN INTERNATIONAL LAW*, second edition, (MartinusNijhoff, 2002) p.40.

6) 김현수, “해양법상 외국선박의 추적권에 관한 고찰”, STRATEGY 21, 제9호(2001), 331면.

1958년 공해협약에서 공식적으로 성문화되었고, 1982년 유엔해양법협약 제111조에도 그 요건이 상세히 규정되어 있다. 그러나 3해리의 영해, 지역 어업시대에 망원경으로 외국 선박의 불법행위를 감시하던 때로부터 200해리의 배타적 경제수역, 원양어업의 발달, 첨단 과학기술을 이용한 감시<sup>8)</sup>로 대표될 수 있는 오늘날에 이르기까지 해양에는 많은 변화가 있었다. 그럼에도 불구하고 1958년 공해협약과 비교하여 1982년 유엔해양법협약상 추적권은 관할수역의 확대로 인하여 추적권이 인정되는 관할수역의 범위만 다를 뿐 추적권의 행사 요건 및 절차는 1958년 공해협약에 규정된 내용을 거의 답습하고 있다.

추적권은 타국의 선박을 공해까지 추적하여 나포하는 것을 인정하는 예외에 해당하는 극단적인 행위이기 때문에 행사에 있어서 규정을 엄격하게 해석하여 협약과 관습법이 인정하는 전제요건을 갖추어야 한다.<sup>9)</sup> 그러나 50여 년 전의 규정을 있는 그대로 해석하여 현재에 적용하기에는 다소 무리가 있으며 일부 요건에 대해서는 학자들 간의 의견대립이 존재하기도 한다. 이와 관련하여 Reuland는 “추적권의 일반적인 요건에 대해서는 논란이 없지만, 유엔해양법협약 제111조를 현재 관행상 적용하기에는 다소 불분명하고, 애매모호하다.”<sup>10)</sup> 라고 언급한 바 있다. Allen 역시 전통적인 추적권 원칙은 현재 해양 관할권을 행사하기 위한 수단으로서 과학기술의 이용을 제한하거나 금지하는 절차적 요건을 포함하고 있다<sup>11)</sup>고 함으로써 유엔해양법협약 제111조의 한계를 지적하고 있다.

오늘날 해양의 중대성은 날로 증대되어 가고 있고, 연안국의 해양생물자원 보호와 관련하여 불법, 비보고 및 비규제 어업에 대한 규제 및 해양환경보호 문제가 대두됨에 따라 연안국의 관할권 행사의 실효성을 확보할 수 있는 추적권 원칙의 역할이 중요하다고 생각된다. 따라서 추적권 원칙의 절차와 관련하여

7) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.40.

8) Craig H. Allen, “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices”, *Ocean Development and International Law*, Vol. 20(1989), p.310.

9) 박세용, “국제법상 형사집행관할권 행사의 보완제도에 관한 연구”, 조선대학교 석사학위논문(2008), 39면.

10) Robert C. Reuland, “The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Sea: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention”, *VIRGINIA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW*, Vol.33(1992), p.557.

11) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.310.

여 현재 다툼이 되고 있는 요건들을 검토하고, 그와 관련된 각 국가의 관행 및 1982년 유엔해양법협약 제111조를 해석하고 적용하는데 있어서 어떤 양상을 보이며 어떠한 판례가 있는지 살펴보고 정리함으로써 향후 우리나라에 발생할 추적권 사건에 적용하는데 있어 도움이 되고자 한다.

## 제2절 연구의 범위와 방법

본 연구에서는 1982년 유엔해양법협약상에 규정된 추적권 제도를 중심으로, 유엔해양법협약에 규정되기까지의 추적권의 발전과정 및 유엔해양법협약상 추적권 원칙의 행사 및 절차에 관한 요건을 자세히 살펴 본 후 현재 다툼이 되고 있는 절차상의 요건에 대하여 각 관련 판례를 인용하여 자세히 알아보하고자 한다. 이러한 목적에 따라 본 연구는 다음과 같이 구성된다.

먼저 제2장에서는 추적권의 법적 개념 및 국제관습법으로서 추적권 원칙의 발전 과정, 그리고 각 국가 간의 조약상에는 추적권이 어떠한 형태로 규정되었는지, 1958년 공해협약 및 1982년 유엔해양법협약에 공식적으로 성문화되기까지 추적권 원칙에 대하여 어떠한 논의들을 거쳤는지에 대하여 자세히 알아본다.

제3장은 1982년 유엔해양법협약의 제111조를 중심으로, 협약에 규정되어 있는 추적권의 절차상 요건을 각각 세분화하여 추적권 행사의 전제조건에 대해서는 추적권을 발생시키는 행위 · 주체 · 추적의 개시해역 · 추적선과 피추적선의 위치 부분으로 나누어 설명한다. 추적권 행사의 절차는 추적의 즉시성 · 정선신호 · 추적의 계속성 · 추적의 종료로 나누어 살펴보고자 한다. 이 장에서는 추적권 원칙의 행사 및 절차 요건을 자세하게 분석하여 각 요건이 가지는 의도를 파악하며, 마지막으로 유엔해양법협약상 정당하지 않은 추적권의 행사로 인하여 발생하는 국가 책임에 대해서도 검토하고자 한다.

제4장은 유엔해양법협약상 추적권 원칙의 행사에 있어서 현재 해석상 다툼이 있는 요건을 중심으로 각 국가의 태도 및 판례에서 다툼이 되는 요건들을 어떠한 방향으로 해석하고 적용하고 있는지 각 사례를 분석하면서 제시하고자 한다. 실제로 추적권의 행사는 드물게 발생하는 사건이기 때문에 국가의 관행과

판례가 부족하지만, 최대한 가장 최근에 발생한 판례들을 중심으로 논의해보고자 한다.

마지막 제5장에서는 각 장에서 연구한 결과를 취합하여 유엔해양법협약상 추적권 제도가 가지는 한계를 지적하고 그에 대한 해석 및 적용에 있어 우리나라가 취해야 할 방향에 대하여 간략하게 언급하고자 한다.

본 연구는 유엔해양법협약 규정 그리고 추적권 행사에 대한 내용을 포함하고 있는 조약 및 각 국가들의 국내법 규정, 추적권의 행사와 관련된 국내 및 국제 판례를 분석하고, 국내외 국제법 관련 서적 및 최근 추적권 행사와 관련하여 논의되고 있는 사례들을 심층적으로 분석한 국내외 논문을 통한 문헌연구방법을 주된 방법으로 사용하였다.



## 제2장 국제법상 추적권의 개념 및 형성과정

### 제1절 추적권의 개념

#### 1. 추적권의 기본 개념

추적권 (right of hot pursuit) 이란, 외국선박이 연안국의 법령을 위반했다고 믿을 만한 충분한 이유가 있는 경우 그 외국선박을 공해까지 계속 추적하여 나포할 수 있는 연안국의 권리를 말한다.<sup>12)</sup> 연안국의 추적권의 행사는 외국 선박이 자국의 법령을 위반한 사실을 인식하자마자 즉각적으로 개시하여 공해상까지 중단 없이 계속 되어야 하는데, 이 요건은 추적권의 용어에서 살펴볼 수 있다.

Colombos는 추적이 “immediate, hot and continuous” 이어야 한다고 하였고 Churchill과 Lowe는 “hot and continuous” 이어야 한다고 언급함에 따라 추적의 용어에 ‘hot’ 이라는 용어가 동반됨을 알 수 있는데<sup>13)</sup>, 학자들 간에 ‘hot’의 의미를 해석하는데 있어서 조금씩 차이를 보인다. Bose와 Colombos는 ‘Right of Hot Pursuit’에서 ‘hot’이라는 단어의 의미에 대하여 “즉각적(immediate)이고 계속적(continuous)인 추적의 개시”라는 의미를 내포한다고 해석한 반면에, Poulantzas는 단순히 ‘즉각적인(immediate)인 개시’를 의미 한다고 주장하였다. 이에 대한 논거로는 추적의 비중단 요건은 continuous라는 단어로도 충분히 나타낼 수 있다는 점, 해양법상의 추적권이 흔히 보통법 국가에서 적용하는 ‘Right of Fresh Pursuit’와 유사한 권리이며 여기서 ‘fresh’라는 단어가 추적의 즉각적 개시를 의미한다는 점, 시민법상 in flagrante delict의 즉각성의 요소와 유사한 점을 들었다.<sup>14)</sup> 또한 The North호 사건에서 캐나다의 최고법원은 추적의 즉각적인 개시의 요건이 우선시 되어야 한다고 판시한 바 있다.<sup>15)</sup> 그러

12) 유엔해양법협약 제111조 제1항 참조.

13) 김현수, 전제논문, 333면.

14) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.44.

15) “... by the Law of Nations when a vessel within foreign territory commits and infraction of its laws either for the protection of its fisheries or its revenues or coasts she

나 ‘hot’ 이란 용어를 추적권에 있어서 어느 일면만을 강조하는 개념으로 해석하기 보다는 즉각성 및 계속성의 요소 모두를 내포하는 것으로 파악해야 본래의 추적권 개념에 충실한 해석이 될 것으로 보인다.<sup>16)</sup>

## 2. 추적권 행사의 근거

언뜻 보기에 추적권은 선박이 공해상에서 자유롭게 항해할 수 있는 권리에 대한 간섭 또는 공격으로 보이는 놀라운 권리이다. 특별한 상황을 제외하고는 공해를 항해하는 선박은 기국의 배타적 관할권의 대상이 되며, 이 원칙은 국제해양법에서 가장 중요한 원칙이지만,<sup>17)</sup> 공해가 국제법 질서에 반하는 행위를 하는 사람들의 피난처로서 역할을 해서는 안 된다. 이를 위하여 국제관행은 추적권이라는 이례적인 조치를 허용하고 있다. 추적권은 배타적 기국주의 원칙에는 반하지만, 공해의 질서에 관한 목적에 부합하는 권리이며<sup>18)</sup>, 또한 국내법을 집행하는데 있어서도 중요한 역할을 한다. 추적권은 연안국의 법을 효과적으로 실행하고 공해로 도주하는 외국 선박에 대하여 규제를 할 수 있도록 보장하는데, 만약 추적권을 허용하지 않는다면 연안국은 관할권을 행사할 수 있는 권한을 잃게 된다.<sup>19)</sup> 이와 관련하여 Hall은 “추적권은 연안국의 관할권 행사의 계속이며, 영토적 관할권을 효과적으로 행사할 수 있도록 하기 위해서는 추적권의 허용이 필수적이다.” 라고 언급한 바 있다.<sup>20)</sup>

영해에서 적절히 행사된 관할권에 대하여 공해와 영해를 분리하는 경계선에 닿았다는 것만으로 이를 차단할 수 있는 합리적인 근거는 없으며, 연안국의 관할권을 제한하는 것은 연안국의 법 집행권을 불필요하게 막는 것이다. 또한 연안국의 관할수역으로부터 공해상으로 이어지는 추적이 기국의 영토주권을 침해

---

may be immediately pursued into the open seas beyond the territorial limits and there taken” . *Ibid.*, p.45.

16) 김현수, 전제논문, 333면.

17) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.557.

18) Myres S. McDougal and William T. Burke, *The Public Order of the Oceans : A Contemporary International Law of the Sea* (NEW HAVEN PRESS, 1962), p.895.

19) Douglas Grant Sherlock, “The Doctrine of Hot Pursuit in International Law” , *Military Law and The Law of War Review*, Vol.7(1968), p.23.

20) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.558.



한다고 볼 수 없고, 공해상의 선박이 배타적 기국 관할권의 대상이 된다는 원칙에 지나치게 어긋난다고도 볼 수 없다. Reuland는 “연안국의 영토관할권 내에 적절히 존재하였다가 도주한 선박은 배타적 기국 관할권 원칙으로부터 제외된다.”<sup>21)</sup>고 언급하며, 추적권의 합법성을 강조하기도 하였다.

한편, 국제관행상 국가들은 추적권의 존재를 인정하고 지지하지만 이와 관련된 사건들은 드물게 발생하는 편인데, 이는 역사적으로 전통적 기국주의에 반하여 외국선박에 대하여 관할권을 행사하는 것에 대한 국가의 우려가 반영되었기 때문이다.<sup>22)</sup> 또한 합법적인 추적권의 행사를 위해서는 많은 전제조건들을 충족 시켜야 하고, 정당하지 않은 추적권의 행사는 추적국의 책임을 발생케 하므로 국가들은 추적권을 특정한 상황에 엄격하게 적용할 수밖에 없다.<sup>23)</sup> 그러나 이러한 역사적인 우려와 제한에도 불구하고 오늘날 추적권이 국제관습법으로써 존재하는 것에 대해서는 의심의 여지가 없으며, 오랜 기간에 걸친 성문화 작업은 상기 추적권의 합법성 주장에 대한 확실한 근거가 될 수 있다.<sup>24)</sup>

## 제2절 국제법상 추적권의 형성과정

### 1. 제1차 유엔해양법회의 이전의 추적권

#### 1) 초기의 추적권

추적권은 1737년 Bynkershoek의 저서 <Quaestionum juris publici>에서 제일 처음으로 언급되었는데 지금의 의미와는 조금 다르다. 영해에 대한 주권의 배타성과 함께 공해의 자유를 옹호하던 그 당시에 그는 군인들에게 권리를 부여해야 함을 느끼고 전시 중에 교전국은 적의 선박을 중립수역까지 계속 추적하여 나포할 수 있다고 제안하였다. 관할권이 확대되어야 한다는 이러한 발상은 추적권을 개시한 후 중립국의 수역 내에서 적의 선박을 나포할 명분이 적절하

21) “Only eascping ships that at one time properly fell within a state’ s territorial jurisdiction are exempted from the exclusivity rule.” , *Ibid.*, p.558.

22) *Ibid.*, p.559.

23) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, p.23.

24) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.559.



지 않을 때 적용될 수 있었지만, 평시에는 적용할 수 없는 이론이었기 때문에 이내 지지를 받지 못하였다.<sup>25)</sup> 이후 선박의 빠른 증가와 함께 영해 내에서의 외국 선박의 지속적인 위반행위에 대하여 연안국의 법 집행이 어려워짐에 따라 연안국의 법을 효과적으로 적용하려면 도망선박에 대한 추적과 나포의 허용이 절대적으로 필요해졌고 이러한 국제 공동체의 요구에 따라 많은 평론가, 정치가, 법학자들이 19~20세기에 걸쳐 다양한 형태의 추적권을 발전시키게 되었다.<sup>26)</sup>

## 2) 관습법상의 추적권

Oppenheim은 추적권 원칙을 “보편적으로 인정된 관습적 규칙”<sup>27)</sup>이라고 설명하였고, Brownlie는 “추적권은 관습법으로 자리잡음에 따라 국가 관행 및 법원, 그리고 법학자들의 압도적인 지지를 받는다.”<sup>28)</sup>라고 언급하였다. 주요 법학자들의 대부분이 이러한 의견에 동의하지만, 국제사법기구에서 직접적으로 추적권 문제를 다뤘던 실제 사례는 드물다. 추적권과 관련된 판결이 부족한 이유를 세 부분으로 나눠보자면 첫 번째는 1920년대에 미국이 주류 밀수품 금지 조치에 관한 법령을 시행한 때를 제외하고는 상당한 규모의 추적이 필요했던 사례가 거의 없었다.<sup>29)</sup> 두 번째로 공해상에서의 선박의 추적과 나포에 관한 자세한 규칙은 대부분 국가들 간의 협의에 의해 만들어졌기 때문에 분쟁의 여지가 적었다.<sup>30)</sup> 세 번째는 대체로 연안국들은 우방국가의 영해 내에서 위법행위를 저지른 자국 선박을 우방국가와 분쟁화 하면서까지 보호해줄 의지가 없었기 때문이다. 그럼에도 불구하고, 오랜 기간에 걸쳐 추적권과 관련된 판결들이 축적되어 관습법의 지위를 얻게 되었는바,<sup>31)</sup> 성문화 이전의 추적권은 어떠한 요건과 절차를 갖추었는지 관련 판례 및 국가들 간의 협약을 살펴보면 다음과 같

25) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, p.24.

26) *Ibid.*, p.25.

27) Oppenheim, L., *International Law*, Edited by Robert Jennings, 9th Edition, Vol. 1(Longman, 1992), p.605.

28) Brownlie, I., *International Law and the Use of Force by States*, (Oxford University Press, 1963), p.302.

29) *Ibid.*, p.26.

30) Myres S. McDougal and William T. Burke, *op. cit.*, p.898.

31) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, p.26.

다.

## (1) 판례

### ① Church v. Hubbart case

추적권이 언급되었던 첫 번째 사례는 1804년 Church v. Hubbart 사건에 대한 미국최고법원의 판결이다. 당시 포르투갈의 식민지였던 브라질의 Para 해안에서 불법무역행위를 하던 미국 선박의 Aurora호는 Para 당국에 의해 선박과 화물을 몰수당하였다. Aurora호 측은 자신들의 행위가 Para의 해안으로부터 매우 먼 거리에서 이루어졌다고 주장하였으나 재판소는 이를 받아들이지 아니하였다. 수석판사 Marshall은 국가는 안전 또는 자국 법 집행의 용이성을 이유로 영해 내에 설정된 법령을 영해 외측까지 확대하여 적용할 수 있다고 언급하며, 영해외측에서 불법 무역활동을 하였던 Aurora호의 나포가 정당하다고 판시하였다.<sup>32)</sup> 미국최고법원은 최종적으로 국가의 안보와 국내법 집행의 용이성을 보장하기 위하여 역외 관할권 상의 권리를 인정하였고 많은 학자들이 이 견해를 지지하였다. 그러나 동 권리의 적용을 합리적인 한계내로 제한하지 않으면 항해의 자유를 지지하는 세력에 대항하기 어려워짐에 따라 그러한 한계를 규정하기 위한 국가의 관행들이 발전하게 된다.<sup>33)</sup>

32) 동 사건은 Aurora호를 나포하였던 포르투갈과 기국인 미국과의 다툼이 아닌, Aurora호와 보험회사 간의 소송을 다룬 것이다. 보험약관의 해석을 두고 양 측이 상이한 주장을 펼쳤는데, 특히 포르투갈의 법령이 적용되는 해역의 범위가 문제되었다. 당시 Aurora호 측은 보험회사에 대하여 선박과 화물의 몰수에 대한 보상금을 요구하였는데, 보험회사는 “불법무역으로 인하여 포르투갈 당국에 나포당하는 경우는 책임이 없다.”라는 약관과 “포르투갈인과의 불법무역에 대한 위험은 보장하지 않는다.”라는 약관을 들어 보상을 거절하였다. 이에 Aurora호 측은 포르투갈의 법은 외국선박이 자국의 항구 내로 들어와서 무역활동을 하는 것을 금지하는 반면, 자신들의 행위가 포르투갈의 해안에서 이루어진 것이 아니므로 약관의 예외 경우에 해당한다고 주장하였다. 또한 포르투갈인과의 교역도 아니었으므로 상기 약관은 적용될 수 없다고 주장하며 법원에 약관의 해석을 부탁하였다. 수석판사 Marshall은 Aurora호 및 화물의 몰수가 포르투갈의 법령에 반하여 행사된 것이라면 약관의 예외에 해당하므로, 보험회사에서 그 보상금을 지급하여야 한다고 언급하였다. 그러나 항로가 매우 협소한 경우에는 불법무역을 감시하는 범위가 제한되어야 마땅하지만, 남아메리카의 광활한 해역의 경우는 외국선박의 불법무역을 감시하는 해역의 범위가 확장되어야 된다고 주장하였다. 즉 자국의 항구 내에서 외국선박의 불법 무역행위를 금지하는 포르투갈의 법령을 항구뿐만 아니라 그 외측까지 적용할 수 있다고 판결한 것이다. 따라서 Para 항구의 외측에서 Aurora호를 나포한 포르투갈의 행위는 정당하며, 약관도 이에 따라 해석되어야 한다고 언급하면서 Aurora호 측의 주장을 배척하였다. *Church v. Hubbart*, U.S. Supreme Court, 6 U.S. 187(1804)

## ② The Itata case

1892년의 Itata호 사건은 칠레의 반군으로부터 용선되어져 무기와 탄약을 싣기 위해 샌디에고와 캘리포니아에 보내졌던 Itata호가 미국의 중립법의 위반 혐의로 억류된 후, 탈출하여 칠레의 항구에 도착하였으나 미리 대기하고 있던 미국의 군함에 의하여 재차 나포된 사건이다. 미국의 행위가 국제법 원칙을 따르고 있느냐의 여부에 대하여 칠레의 손해배상청구위원회가 주장하기를 Itata호는 영해로부터 공해상까지 추적권의 원칙에서 요구하는 즉각적이고 계속적인 추적을 당한 것이 아니며, 미국의 군함이 칠레의 영해까지 진입하여 추적권을 행사한 행위는 국제법에 반한다고 하였다. 이 주장이 받아들여져 미국은 Itata호의 선주에 대하여 손해배상판결을 받았으며, 이 사건 이후 제3국의 영해에서는 추적을 금지하는 원칙이 자리 잡게 되었다.<sup>34)</sup>

## ③ The James Hamilton Lewis case

미국 선박인 The James Hamilton Lewis호와 The Cape Horn Pigeon호(1891), The C.H White호(1892)는 러시아의 영해에서 불법 물개사냥 혐의로 공해상에서 추적을 개시한 러시아의 해안경비선에 의해 나포되었다. 이 사건들의 중재관으로 지명된 M.Asser은 공해상의 역외관할권의 행사를 이유로 추적권을 발동시켰다는 러시아의 주장에 대하여 연안국의 영해에서 불법행위를 저지른 선박에 대한 영해 외측까지의 추적권 행사는 협약에 성문화 되지 아니하면 국내법에 반한다고 판결하여 러시아의 주장을 배척하였다.<sup>35)</sup> 동 판결은 추적권을 부인하는 것으로 생각되어 많은 논쟁이 있었으나, Colombos는 이 판결의 의미를 추적권의 부인이 아닌 공해상에서 추적을 개시한 러시아 해안경비선의 행위에 대한 비난의 의미로 해석하여야 한다고 언급하였다.<sup>36)</sup>

## ④ The North case

33) *Ibid.*, p.27.

34) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, pp.68-69.

35) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, p.29.

36) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.70.

1905년에 발생한 The North v. The King 사건에서는 추적권의 원칙을 명확하게 인정하였다. 캐나다의 영해 내에서 불법어업 행위를 하던 미국 국적의 The North호는 캐나다 어업 지도선에 발각되자 공해상으로 도주하였고, 캐나다는 즉시 추적권을 행사하여 공해상에서 The North호를 나포하여 캐나다의 항구로 호송하였다. 캐나다 최고법원은 “외국 선박이 캐나다 영토 외의 3마일 해역에서 어업법을 위반한 것이 발견되면 즉시 3마일 외측으로 추적할 수 있고, 공해상에서 합법적으로 나포할 수 있다.” 라고 판시하면서 영해 내에서의 추적권 개시의 합법성을 긍정하였다.<sup>37)</sup>

#### ⑤ The Grace and Ruby case

1922년 영국 선박 The Grace and Ruby호는 미국의 연안 3해리 외측, 6해리 지점에서 부속보트를 이용하여 미국에서 금지하고 있는 주류를 밀반입하다가 미국의 보안관(marshal)에게 발각되어 부속보트가 먼저 나포되고 이틀 뒤 4해리 지점에서 The Grace and Ruby호도 나포되었다. 이 사건에 대하여 Morton판사는 “하역행위를 3해리 외측에서 시작하였다 하더라도, 주류가 하역될 때까지 소형선과 소형선의 3명의 선원들에게 직접적으로 도움을 받고 있었으므로 해석학적 현장성의 원칙에 따라 The Grace and Ruby호는 미국의 영해내에 있었다고 추정된다.” 라고 판결하여 해석학적 현장성의 원칙을 인정하였다.<sup>38)</sup>

#### ⑥ The Vincas case

주류밀매를 하던 영국선박 The Vincas호가 1927년 3월 14일 미국 연안의 7.5마일 거리에서 미국 연안경비정에 의해 발견되었다. 당시 미국은 12마일의 수역을 설정하여 관세법을 적용하고 있었고, 이에 따라 The Vincas호의 관세법 제581조 위반혐의를 근거로 정선신호를 발신하였으나 불응하자 추적을 개시하여 공해상에서 나포하였다. 동 사건에 대하여 Coghran 판사는 “12마일 수역의

37) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, pp.31-32.

38) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.73.

한계 내에서 공해상까지의 추적은 관세법에 따라 정당하게 행사되었으므로 연안국은 위반선박을 검색·나포할 권리가 있으며 공해상으로 도주한다면 계속 추적하여 나포할 수 있다.” 고 판결하였다.<sup>39)</sup>

#### ⑦ I' m Alone case

1929년 3월 20일 미국 연안 12해리 내의 수역에서 주류 밀수행위를 하던 캐나다 선박 I' m Alone호가 미국 연안경비정 Walcott호에 의하여 발견되었다. 1922년 미국 관세법에 따른 입검을 위한 정선신호 및 1924년 영국과 미국 간에 체결된 주류밀수입금지조약의 존재를 알지 못했던 I' m Alone호는 Walcott호의 정선신호에 불응하고 공해상으로 계속 도주하였고, 이틀간의 추적 끝에 I' m Alone호를 포격하여 격침시키는 사건이 발생하였다. 미국과 캐나다의 특별합동 중재위원회는 미국의 추적권 행사에 대해서는 인정하지만, I' m Alone호를 고의적으로 격침시킨 미국측의 행위에 대해서는 조약의 어떠한 규정에 의거해서도 정당화 될 수 없다고 판시하여 선박 및 선원에 대한 손해배상을 명령하였다.<sup>40)</sup>

#### (2) 국제조약

① 주류밀수품 운반 억제를 위한 협약 (Convention for the Suppression of the Contraband Traffic in Alcoholic Liquors)

1925년 8월 19일 헬싱키에서 서명된 이 협약은 독일, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 라트비아, 리투아니아, 노르웨이, 폴란드, 스웨덴, 소련, 단치히 자유시가 참가하였고 1925년 11월 23일에 발효되었다. 추적권의 내용과 관련 있는 헬싱키 조약 제9조<sup>41)</sup>를 살펴보면 다음과 같다.

39) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, pp.32-33.

40) *Ibid.*, pp.34-35.

41) “The contracting Parties undertake to raise no objection to the application by any of them of its laws, within an zone extending to twelve nautical miles from the coast or from the exterior limits of the archipelagoes, to vessels which are obviously engaged in contraband traffic.  
if a vessel suspected of engaging in contraband traffic is discovered in the enlarged zone hereinbefore described, and escapes out of this zone, the authorities of the country

“체약 당사국들은 연안으로부터 또는 군도수역의 외측 한계로부터 12해리에 이르는 수역 내에서 밀수품 운반에 관여한 선박에 대하여 이 법을 적용하는데 이의가 없음에 동의한다. 밀수품 운반에 관여한 것으로 의심받는 선박이 앞서 설명한 확대 수역에서 발견된 후, 이 수역을 탈출한다면 이 수역에 통제권을 행사하는 국가의 당국은 동 수역을 넘어 공해상까지 추적할 수 있고, 이 수역에서 나포된 것과 같은 권리를 행사할 수 있다. 이러한 조약 규정은 영토와 관세지역을 관리하는 법적 원칙과 관련하여 각 체약 당사국들이 수행해온 방식에 침해함이 없이 채택되었다.”

이 조항에 따라, 선박이 밀수품 운반에 참여했다는 의심만으로도 추적을 할 수 있으며, 의심선박이 확대수역 내에서 발견되어야 한다는 것을 제외하고는 추적권의 행사에 대하여 어떠한 법적 전제조건 없이 일반적인 용어로 추적권을 언급하고 있다.<sup>42)</sup>

## ② 국제형법조약 (Treaty on International Penal Law)

국제형법조약은 1940년 3월 19일 몬테비데오에서 아르헨티나, 볼리비아, 브라질, 콜롬비아, 파라과이, 페루, 우루과이가 참가하여 서명하였으나 발효되지는 못했다. 협약 제13조<sup>43)</sup>에는 추적권과 관련하여 다음과 같이 규정되어 있다.

exercising control over the zone in question may pursue the vessel beyond such zone into the open sea and exercise the same rights in respect of it as if it had been seized within the zone.

these stipulations are adopted without prejudice to the attitude taken by each of the Contracting Parties with regard to the legal principle governing territorial and customs zones. “ Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.57.

42) *Ibid.*, p.57.

43) “A riparian State has the right to continue on the high seas a pursuit begun within its territorial waters, as well as the right to arrest and try the vessel that has committed an offence within the said waters. In all cases where a capture is effected on the high seas, that fact shall be communicated without delay to the State whose flag the vessel flies. The pursuit must be broken off instantly when the vessel enters (other) territorial waters, or a port belonging to its own country or to a third State.” , *Ibid.*, p.58.



“영해 내에서 위반행위를 저지른 선박을 나포하고 재판할 수 있는 권리뿐만 아니라 연안국은 그들 영해 내에서 시작된 추적을 공해상까지 계속할 수 있는 권리가 있다. 공해상에서 나포가 이루어진 경우, 이 사실을 나포된 선박의 기국에게 지체 없이 통보하여야 한다. 추적은 선박이 자국이나 제3국에 속하는 항구 또는 다른 영해에 진입하는 순간 즉시 중단된다.”

이 조항의 내용은 1930년 헤이그 회의 동안 작성된 제11조와 비슷한 맥락을 띄고 있다. 그러나, 이 조약의 제13조 마지막 문단 “선박이 다른 영해에 진입하는 순간 중단된다...” 라고 언급한 부분이 명확하지 않은데, “다른 영해”는 국제적인 관행에 따라 피추적선의 영해를 의미한다고 이해할 수 있다.<sup>44)</sup>

③ 1892년 이집트와 독일간의 무역협정 제20조 제1항<sup>45)</sup>

“밀수 의심이 되는 경우, 이집트 세관원은 이집트 항구의 외측 수역으로부터 반경 10킬로미터 내에서 적재량 200톤 이하의 어떤 선박이라도 나포하고 승선할 수 있다. 또한, 추적이 연안으로부터 반경 10킬로미터 내에서 개시되었다면 그 거리의 외측에서 적재량 200톤 이하의 독일 선박은 정선 및 나포될 수 있다.”

④ 1929년 핀란드와 소련간의 핀란드만 관세 감독에 관한 협약 제3조

“협약 당사국은 동 협약 제1조에 정의된 수역에서 밀수에 관여

44) *Ibid.*, p.58.

45) “In cases of suspicion of smuggling, the Egyptian customs officers may board and seize any ship of less than 200 tons burthen, within an radius of ten kilo-metres from the coast outside the waters of an Egyptian port; moreover, any German ship of less than 200 tons burthen may be stopped and seized outside of that distance if the pursuit shall have been commenced within a radius of ten kilometres from the coast.” *Ibid.*, p.59.

한 선박 또는 관여가 의심되는 선박은 문제의 관세수역이 속하는 국가의 경비선에 의해 그 수역의 한계 외측까지 추적되고 정선될 수 있다. 그러나 그러한 추적과 나포는 다른 체약 당사국의 영해와 관세수역에는 영향을 미치지 않는다. 제2항에 따라 추적이 중단된 후 추적선의 지휘관은 그 사건의 모든 상황을 기술하고 본인과 2명의 선원이 서명한 성명서를 작성하여야 한다. 이 성명서는 그 사건을 요청하여 조취를 취해야 하는 다른 체약 국가의 당국에게 외교적 경로를 통하여 전달된다.” 46)

상기 협약은 피추적선이 상대방의 영해 또는 관세수역에 진입하는 순간 추적권의 효력을 상실시키는 규정을 넣음으로써 다른 양자조약과는 다르게 추적권의 종료에 주목하고 있다.

⑤ 1933년 영국과 핀란드 간의 주류 밀반입과 관련된 협약 제1조 a항<sup>47)</sup>

“적절한 절차에 따라 합법적으로 영해 내에서 개시되고 공해까지 계속된 추적을 제외하고, 양국 간의 합의가 부재한 상황에서는, 양 국가 모두 영해의 한계 외측에서 다른 선박에 대하여 관할권을 행사할 수 없다.”

46) “The contracting parties agree that a vessel engaged in smuggling in the zones defined in Article I of the present Convention, or suspected of being so engaged, may be pursued and stopped by the coast-guard vessel of the country to which the customs zone in question belongs, even beyond the limits of such zone. Such pursuit and detention, however, may not be effected in the territorial waters and in the customs zones of the other contracting party.

The commander of the vessel which has ceased pursuit, in virtue of para. 2 of this Article, shall in such case draw up a statement, signed by himself and by two members of the crew, giving full details of all the circumstances of the case. This statement shall be sent through the diplomatic channel to the competent authorities of the other contracting party, who shall take the steps required by the circumstances.” *Ibid.*, p.60.

47) “That, in absence of an agreement between them to this effect, neither of them can exercise jurisdiction over the vessels of the other outside the limits of his territorial waters, except in the course of a hot and continuous pursuit of a vessel duly and lawfully commenced within territorial waters and continued into the open sea.” *Ibid.*, p.64.



## 2. 1958년 제1차 유엔해양법회의에서의 추적권 입법논의

### 1) 국제법학자들의 제안

국제해양법상의 추적권은 일찍이 성문화가 고려되어졌으며, 성문화를 위한 국제기구와 국제사회의 노력은 19세기 말로 거슬러 올라간다.<sup>48)</sup> 추적권의 성문화에 가장 먼저 접근한 국제기구는 국제법학회(Institute of International Law)로, 1888년 로잔회의에서 영해와 외국선박에 대한 추적의 문제가 처음 검토되었다. 그 이후 1894년 파리회의에서 협약 초안이 준비되었는데 동 초안 제8조 제2항에는 추적권에 대하여 다음과 같이 언급하고 있다.

“연안국은 영해 내에 설정된 법을 위반한 선박을 나포하고 재판할 수 있으며, 영해에서 개시된 추적을 공해상까지 계속할 수 있는 권리를 가진다. 그러나 공해상에서 나포한 경우에는, 나포된 선박의 기국에게 지체 없이 알려야 한다. 추적은 피추적선의 영해 또는 제3국의 영해에 들어가는 순간 중단된다.”<sup>49)</sup>

1898년 8월 23일 헤이그 회의에서 채택된 결의안 초안에는 외국선박의 지위 및 외국항구에서의 선원의 지위 그리고 추적권에 대하여 조금 더 자세하게 언급되었다. 1928년 스톡홀름 회의에서 채택된 영해에 관한 조항초안에서는 접속수역에서의 추적의 개시를 허용하는 내용을 담고 있다.<sup>50)</sup>

추적권의 성문화 노력은 국제법협회(International Law Association)에 의해서도 수행되어졌다. 1895년 브뤼셀 회의를 시작으로 1926년 비엔나 회의에서도

48) Myres S. McDougal and William T. Burke, *op. cit.*, p.902.

49) L'état riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié sans délai à l'État dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce puissance. Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.46.

50) Susan Maidment, "HISTORICAL ASPECT OF THE DOCTRINE OF HOT PURSUIT", *British Year Book of International Law*, Vol 46(1972), p.370.

계속해서 추적권에 대한 논의를 하였으며, “평시의 해양관할권에 관한 법”에 관한 초안 제12조에 추적권과 관련하여 다음의 내용을 규정하였다.

“국가는 영해 내에서 발생한 추적을 공해까지 계속할 수 있는 권리를 가지고 있으며, 그들 수역에서 위반행위를 저지른 어떠한 선박이라도 체포하고 재판할 수 있다. 나포사실은 기국에게 즉각적으로 통보되어야 한다. 추적은 제3국의 영해까지 계속될 수 없고 제3국의 영해에 들어간 이후에는 재개될 수 없다.”<sup>51)</sup>

추적권의 성문화에 관한 관심은 미국의 국제법학회(American Institute of International Law)에서도 계속되었는데, 동 학회는 추적권을 포함하여 영해 내에서의 국가의 권리를 규정하기 위한 관점으로부터 발전하였다. 1925년 관할권에 관한 12번째 초안 제10조에서는 추적권에 관하여 “연안국의 영해 내에서 시작된 선박에 대한 추적권은 영해에서 접속수역까지 계속 될 수 있으며 나포된 선박은 연안국의 법원으로 데려올 수 있다.”고 규정하여 당시 공해상까지의 추적의 계속성이라는 시대적 흐름을 반영하지 못하였다.<sup>52)</sup> 동 초안은 1927년 법률가 위원회의 심의를 거쳐 1929년 “영해에 관한 하버드 연구”에 포함되었다. 여기에서는 추적권에 대하여 “국가의 영해 내에서 추적이 시작되었다면, 그 국가는 그들의 법을 위반한 외국 선박의 추적을 공해상까지 계속할 수 있고, 나포할 수 있다.”고 규정하였다.<sup>53)</sup>

## 2) 헤이그 국제법전편찬회의 (The Hague Codification Conference : 이하 헤이그 회의)

헤이그 회의의 역사는 국제연맹의 전문가 위원회의 원조 하에 국제법상 중요하고 다양한 문제들을 논의하고자 각 국가의 대표들이 모여 우선적으로 영해에 관한 문제를 검토한데서부터 시작된다. “영해에 관한 법제도”의 초안 준비를

51) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.47.

52) *Ibid.*, p.48.

53) Susan Maidment, *op. cit.*, p.374.

말은 소위원회는 동 초안 제10조 제2항에 1894년 국제법학회가 채택했던 내용과 같은 맥락의 추적권 원칙을 규정하였다.

다음 단계로 영해에 관한 다양한 문제를 규정하기 위하여 국제연맹의 회원국가에게 보내진 질문지에 관한 답신을 보면, 추적권과 관련하여 포르투갈, 루마니아, 스웨덴은 추적권의 설정을 전적으로 동의한 반면에, 폴란드가 유일하게 반대하였다. 그 외에 영국, 덴마크, 칠레, 불가리아는 추적권에 대하여 다소의 구심을 가졌지만 찬성하였고, 독일은 긴급한 경우에 협약에 의해서만 허용되어야 한다고 주장했다.<sup>54)</sup>

다섯 명의 위원으로 구성된 헤이그 회의의 준비위원회는 추적권과 관련하여 “추적을 허용해야 하는가? 추적권 설정 시 어떠한 조건 또는 제한을 가해야 하는가?”에 대한 정보를 요청하는 또 다른 설문지를 다양한 국가들에게 배포하였다. 이에 20개의 국가가 답신을 보내왔고, 일반적으로 대부분의 국가들이 추적권의 합법성을 인정하였다. 그 중 루마니아는 영해에서 개시된 추적의 공해상으로의 계속성을 허용하는 것은 연안국의 주권을 지나치게 확장하는 것임을 고려해야 한다고 주장했고, 스웨덴은 추적권이 국제법 원칙으로서의 일반적인 인식이 부족함을 지적하였다. 상기 대답들이 준비위원회에 반영되어 추적권에 대하여 어느 정도의 합의에 이르렀지만, 외국 선박의 추적이 추적국의 접속수역에서 개시될 수 있는지의 여부 그리고 피추적선이 제3국의 영해에 진입함으로써 추적이 중단되는가 아니면 종료하는가의 여부에 대해서는 의견 불일치가 발생하였다. 상기 문제들은 본회의에서 논의하기로 합의한 후, 준비위원회에서 작성되어 헤이그 국제법전편찬회의에 제출된 기본적인 논의는 다음과 같다.

“연안국의 법 또는 규정을 위반한 이유로 영해 내에서 합법적으로 개시된 외국선박에 대한 추적은 공해상까지 계속되어야 하며 추적이 중단되지 않는 한 연안국은 피추적선을 나포하고 사법절차를 진행할 수 있다. 추적권은 외국선박의 기국 또는 제3국의 영해에 진입하는 순간 종료한다. 공해상에서의 선박 나포 후 지체 없이 기국에게 통보하여야 한다.”<sup>55)</sup>

54) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.49.

초기 소위원회에 의해 작성되어진 “영해에 관한 법제도”의 초안의 추적권 규정과 비교하면 내용이 상당히 정교해진 것을 알 수 있다. 실제로, 추적선과 도망선박이 같은 국적의 선박일 경우에는 추적권의 개념에서 배제하여 추적권의 대상으로 ‘외국선박’이 명시되었고, 합법적인 추적의 개시를 강조하였다. 또한 ‘범죄행위를 저지른 선박’이라는 이전 표현에서 ‘연안국의 법령과 규정을 위반한 선박’이라는 표현으로 대체함으로써 추적권의 행사의 범위가 광범위해지고 분명해졌다. 또한 추적의 비중단 요건을 명시하여 추적이 중단 없이 계속되어야 함을 분명히 하였다. 추적의 중단과 종료의 구별은 끝내 포기되었으나 피추적선이 국적국 또는 제3국의 영해에 진입으로써 종료되어야 한다는 의견은 합의가 이뤄졌으며, 피추적선의 항구 또는 제3국의 항구에 진입하여야 추적이 종료한다는 견해도 적절히 고려되었다.

1930년 봄에 헤이그에서 개최된 회의에서는 제2차 준비위원회 및 두 개의 소위원회를 출범시켰다. 추적권과 관련된 기본 논의 과정 중 덴마크 대표 Lorck는 추적의 개시가 반드시 추적국의 영해 내에서 이루어질 필요가 없다는 주장을 하였다.<sup>55)</sup> 이어서 영국과 노르웨이 대표가 외국선박에 대한 추적은 내수에서부터 개시되어야 한다고 제안하였다. 이는 현실적으로 상당히 중요한 발언이었고 이내 받아들여졌으며, 본 논의과정을 참작하여 두 번째 준비위원회가 제출한 보고서 제11조의 추적권 조항은 다음과 같다.

“연안국의 법령과 규정을 위반한 외국선박에 대한 추적은 외국선박이 연안국의 내수 또는 영해에 있을 때 개시되어야 하고, 추적이 중단되지 않는 한, 영해 외측까지 계속되어야 한다. 추적은 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 들어가는 순간 종료된다. 추적은 피추적선이 영해 내에 있을 때 정선을 명령해야 해야 추적이 시작된 것으로 간주한다. 정선 명령은 외국 선박이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신되어야 한다. 공해상에서의 나포는 나포된 선박의 기국에게 지체 없이 통보되어야 한다.”

55) *Ibid.*, p.50.

56) *Ibid.*, p.51.

동 보고서에서는 추적선이 추적을 개시하기 전에, 외국선박은 연안국의 영해 내에 위치해야 한다는 주장이 받아들여졌다. 영해의 경계는 보이지 않으므로, 추적이 개시되는 시점에 추적선은 외국선박이 이러한 수역 내에 있도록 하기 위하여 특별한 조치를 취하여야 한다. 또한 핀란드 대표가 국제해양법상 접속수역이 일반적으로 수용되었음을 고려하여 접속수역 내에서의 추적권의 개시를 허용할 것을 주장하였으나, 이 제안은 영국 대표의 강한 반대에 부딪혔다.<sup>57)</sup> 영국대표는 핀란드 대표에 반대하는 타당한 논리 제시 없이 접속수역의 설정에 강력하게 반대하는 영국의 전통적인 입장을 고수하였다. 이에 캐나다 대표는 접속수역에서의 추적의 개시는 조약에 승인되어 명시된 경우에만 허용되어야 한다고 주장하였다.

1930년 4월 12일 헤이그 회의의 본회의에서 제2차 준비위원회에 의해 잘 다듬어진 추적권에 관한 조항이 헤이그 국제법전편찬회의 최종의정서의 부속서 I 제11조에 다음과 같이 규정되었다.

“연안국의 법령 또는 규정을 위반한 외국선박에 대한 추적은 피추적선이 연안국의 내수 또는 영해 내에 위치할 때 개시되어야 하고, 추적이 중단되지 않는 한 영해 외측까지 계속될 수 있다. 추적권은 피추적선의 국적국의 또는 제3국의 영해에 들어가는 순간 종료된다.

추적선은 방위, 육분각도 또는 다른 수단을 이용하여 피추적선 또는 피추적선의 보트 중의 하나가 연안국의 영해 내에 위치하고 있다는 사실을 확인하였을 때 추적을 개시하였다고 간주하며, 정선 명령을 발신하고 추적하여야 한다. 정선 명령은 다른 선박이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신되어야 한다.

공해상에서의 나포는 나포된 선박의 기국에게 지체 없이 통보하여야 한다.”

헤이그 국제법전편찬회의 최종의정서는 47개국의 서명을 받았으나 잘 알려진

---

57) *Ibid.*, p.52.

대로 법적 구속력을 수반하지는 못했다. 이는 참가국의 대표들이 주로 영해에 대한 다양한 문제들에 대해 동의를 하지 못했기 때문이다. Schücking 교수가 지적한 또 한 가지의 원인은, 회의가 진행되는 동안 각 정부의 지시를 받은 참가국의 대표들의 수가 국제법 전문가의 수보다 많았다는 사실 때문이다. 헤이그 회의 체제 내에서의 각 국가 간의 이익의 충돌은 큰 약점이 되었다. 그럼에도 불구하고 동 회의에서는 국제관습에 의해 오랫동안 행사되어온 추적권 원칙을 대부분의 국가들이 인정하였고 추적권의 발전에 상당한 기여를 하였음은 부정할 수 없다.<sup>58)</sup>

### 3) 제1차 유엔해양법회의 (The Geneva Conference on the Law of the Sea)

제1차 유엔해양법회의는 제네바에서 1958년 2월 24일부터 4월 24일 사이에 개최되었고, 각 국가의 대표들은 해양법 회의 이전에 국제법위원회의 주도하에 해양법의 성문화작업에 착수하였다. 추적권은 공해에 관한 제도에 포함되었고, 공해제도의 문제에 관하여 특별 조사위원으로 임명된 Francois 교수는 1950년 3월 17일, 국제법위원회의 제2차 회기에서 다음과 같은 문제에 대하여 회원국들의 답변을 요구했다.

- i) 추적이 개시되었다고 여길 수 있는 시점은 언제인가?
- ii) 경비선에 의한 정선 명령이 영해에서 발신되어야 하는가?
- iii) 해석학적 현장성을 이유로 영해 외측에 있는 선박을 추적할 수 있는가?
- iv) 한 국가의 관할권 내에서 체포된 선박을 연안국의 항구로 호송하기 위하여 공해의 어느 한 부분을 통과할 수 있는가? 이를 이유로 석방해야 하는가?

유엔 안전보장이사회의 초대를 받은 각 정부들의 다양한 대답을 바탕으로 Francois 교수는 총 세 차례에 걸쳐 공해에 관한 보고서를 작성·발표하였고, 1952년 2월 28일 추적권에 관한 조항이 포함되어 있는 최종보고서를 위원회의

---

58) *Ibid.*, p.53.



승인을 위하여 제출하였다.<sup>59)</sup> 동 보고서의 추적권에 관한 사항은 대부분 1930년 헤이그 국제법전편찬회의의 초안에 따르고 있으며 주된 차이점은 다음과 같다.

- i) 추적권을 개시하기 위하여 위반행위가 발생했을 것이라고 믿을 만한 “충분한 근거”가 있어야 한다.
- ii) 외국 선박에 대한 정선명령 시 추적선이 반드시 같은 수역에 있어야 할 필요는 없다.
- iii) 접속수역의 한계를 조건으로, 접속수역에 추적이 개시될 수 있느냐에 관한 문제에 대하여 긍정적인 해결을 마련한다.
- iv) 외국 선박에 대하여 시각적 또는 청각적 정선신호를 발신하여야 한다.
- v) 항공기에 의한 추적을 허용한다.
- vi) 한 국가의 영해에서 나포된 선박이 연안국의 항구로 호송되는 동안 공해의 한 부분을 통과한다는 이유로 석방을 주장할 수 없다.
- vii) 추적을 개시하였던 항공기로부터 다른 항공기 또는 선박으로의 중단 없는 교대를 허용한다.<sup>60)</sup>

제네바 유엔해양법회의의 공해제도에 관한 위원회는 위와 같은 내용의 추적권 규정을 제47조에 채택하였고, 이것은 어떠한 수정도 없이 본회의에서 최종적으로 채택되어, 1958년 공해협약 제23조<sup>61)</sup>에 규정되었다.

59) *Ibid.*, p.54.

60) *Ibid.*, p.55.

61) [공해협약 제23조]

1. 외국선박에 대한 추적은 연안국의 권한있는 당국이 그 선박이 자국의 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있다. 이러한 추적은 외국선박이나 그 선박의 보조선이 추적국의 내수, 영해 또는 접속수역에 있을 때 시작되고 또한 추적이 중단되지 아니한 경우에 한하여 영해나 접속수역 밖으로 계속될 수 있다. 영해나 접속수역에 있는 외국선박이 정선명령을 받았을 때 정선명령을 한 선박은 반드시 영해나 접속수역에 있어야 할 필요는 없다. 외국선박이 제 24조에 정의된 접속수역에 있을 경우 추적은 그 수역을 설정함으로써 보호하려는 권리가 침해되는 경우에 한하여 행할 수 있다.

2. 추적권은 추적당하는 선박이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 들어감과 동시에 소멸한다.

3. 추적당하는 선박이나 그 선박의 보조선이 또는 추적당하는 선박을 모선으로 사용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선이 영해의 한계 내에 있거나, 경우에 따라서는 접속수역 한계 내에 있다는 사실을 추적선박이 이용가능한 실제적인 방법으로 확인하지 아니하는 한, 추적은 시작된 것으로 인정되지 아니한다. 추적은 시각이나 음향 정선신호가 외국선박이 보거나 들을 수

오랜 기간 동안 심사숙고하여 탄생한 추적권에 관한 최종적인 형식은 국제해양법 분야에 있어서 현저하게 발달된 권리라고 할 수 있으며, 권리의 완전함을 위하여 법적인 부분뿐만 아니라 기술적, 경제적, 정치적인 상황까지 고려되었다. 그러나 추적권에 있어서 매우 중요한 문제라고도 할 수 있는 영해의 폭에 관한 합의가 이루어지지 않아 각기 다른 폭의 영해 및 접속수역을 선포한 국가들 간의 불평등을 초래하였다.<sup>62)</sup>

### 3. 제3차 유엔해양회의에서의 추적권 입법 논의

1958년 국제연합 주도하에 스위스 제네바에서 개최된 제1차 국제연합해양법 회의에서 영해와 접속수역에 관한 협약, 공해(公海)에 관한 협약, 공해 어업 및 생물자원보호에 관한 협약, 대륙붕에 관한 협약 등 4개의 제1차 해양법협약을 채택하였고, 1960년에 개최된 제2차 회의를 거쳐 1974년부터 열린 제3차 회의에서는 연안국의 관할권의 확장에 따른 새로운 공간에서의 추적권의 행사에 관한 중심논의가 이뤄졌다.

1974년 회의의 제2차 회기에서는 각 대표들 간에 1958년 채택된 공해에 관한 협약 상의 추적권에 대하여 확대된 새로운 연안국의 관할수역이 반영되어야 한다는 일반적인 합의를 이끌어 냈다. 이에 따라 협약상 배타적 경제수역 또는 대륙붕 조항에 따라 적용 가능한 연안국의 법령이나 규정을 위반한 선박에 대

있는 거리에서 발신된 후 비로소 이를 시작할 수 있다.

4. 추적권은 군함·군용항공기 또는 정부업무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 그러한 권한이 부여된 그 밖의 선박이나 항공기에 의해서만 행사될 수 있다.

5. 추적이 항공기에 의하여 행하여지는 경우

(a) 제1항부터 3항까지의 규정을 준용한다.

(b) 정선명령을 한 항공기는 선박을 직접 나포할 수 있는 경우를 제외하고는 그 항공기가 요청한 연안국의 선박이나 다른 항공기가 도착하여 추적을 인수할 때까지 그 선박을 스스로 적극적으로 추적한다. 선박의 범법사실 또는 범법혐의가 항공기에 의하여 발견되었더라도, 그 항공기에 의하여 또는 중단없이 계속하여 그 추적을 행한 다른 항공기나 선박에 의하여 정선명령을 받고 추적당하지 아니하는 한, 영해 밖에서의 나포를 정당화시킬 수 없다.

6. 어느 국가의 관할권 내에서 나포되어 권한 있는 당국의 심리를 받기 위하여 그 국가의 항구에 호송된 선박은 부득이한 사정에 의하여 항행 도중에 공해의 어느 한 부분을 통하여 호송되었다는 이유만으로 그 석방을 주장할 수 없다.

7. 추적권의 행사가 정당화되지 아니하는 상황에서 선박이 영해 밖에서 정지되거나 나포된 경우, 그 선박은 이로 인하여 받은 모든 손실이나 피해를 보상받는다.

62) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.56.



해 추적권을 행사할 수 있다는 주장이 제기되었다.<sup>63)</sup> 1975년 제3차 회기에서는 공해에 관한 비공식 자문그룹이 상기 주장들을 포함하는 보고서를 작성하였는데, 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

1. 외국선박에 대한 추적은 그 선박이 연안국의 법과 규정을 위반했다고 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 연안국의 권한 있는 당국에 의해 행사되어야 한다. 그러한 추적은 외국선박 또는 그 선박의 보조선이 추적국의 내수, 영해, 접속수역 내에 있을 때 개시되어야 하고, 추적이 중단되지 않는 한 영해 또는 접속수역의 외측까지 계속될 수 있다. 외국 선박이 영해 또는 접속수역 내에서 정선 명령을 받을 당시에, 정선신호를 발신한 추적선이 영해 또는 접속수역 내에서 있을 필요는 없다. 만약 외국 선박에 제33조에서 규정한 접속수역 내에 있다면, 추적은 그 수역에 설정된 법의 위반을 이유로 개시되어야 한다.

2. 추적권은 협약상의 배타적 경제수역 또는 안전수역을 포함하는 대륙붕 조항에 부합되도록 배타적 경제수역 또는 안전수역을 포함하는 대륙붕에 대하여 규정한 연안국의 법령 또는 규정의 위반에 대하여 준용한다.

3. 추적권은 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 진입하는 순간 종료한다.

4. 추적당하는 선박이나 그 선박의 보조선 또는 피추적선을 모선으로 사용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선이 영해의 한계 내에 있거나, 경우에 따라서 접속수역, 배타적 경제수역 한계 내에 또는 대륙붕 상부수역에 있다는 사실을 추적선이 이용 가능한 실제적인 방법으로 확인하지 아니하는 한, 추적은 시작된 것으로 간주되지 않는다. 추적은 시각적 또는 청각적 정선신호를 외국선박이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신된 후에야 개시할 수 있다.

5. 추적권은 군함, 군용항공기 또는 정부업무에 사용 중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 그러한 권한이 부여된 그 밖의 선박이나 항

63) Satya N. Nandan and Rosenne, *UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA 1982 A COMMENTARY, Volume III*, (Martinus Nijhoff Publishers, 1985), p.252.

공기에 의해서만 행사될 수 있다.

6. 추적이 항공기에 의해 행해지는 경우

(a) 제1항부터 제4항까지의 규정을 준용한다.

(b) 정선명령을 한 항공기는 선박을 직접 나포할 수 없다면, 그 항공기가 요청한 연안국의 선박이나 다른 항공기가 도착하여 추적을 인수할 때까지 그 선박을 스스로 적극적으로 추적한다. 위반행위 또는 위반의 혐의가 항공기에 의해 발견되더라도 그 항공기 스스로 또는 다른 항공기나 선박에 의하여 정선 명령을 받고 추적당하지 아니하는 한 영해 밖에서의 나포를 정당화시킬 수 없다.

7. 한 국가의 관할권 내에서 나포되어 권한 있는 당국의 조사를 받기 위하여 그 국가의 항구에 호송되는 중에 배타적 경제수역 또는 공해의 한 부분을 통과해야 하는 상황이 발생하더라도 이를 이유로 석방을 주장할 수 없다.

8. 추적권의 행사가 정당화되지 아니한 상황에서 선박이 영해 밖에서 정지되거나 나포된 경우 선박은 이로 인하여 입은 모든 손실이나 피해를 보상받을 수 있다.<sup>64)</sup>

본 내용은 배타적 경제수역과 대륙붕을 다루기 위하여 필요한 근거의 변화를 반영하였다. 특히 제2항은 위반행위에 대하여 적용할 수 있는 관할수역의 범위가 확장되었다. 제4항은 피추적선이 영해 및 접속수역이나 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 상부부역에 위치해 있을 때 개시될 수 있도록 하기 위하여 수정을 가하였다. 제7항에서도 배타적 경제수역에 대한 언급을 추가하였다. 또한 제6항에서는 1958년 공해협약상 영해의 한계를 넘어서는 수역의 법적 지위에 관한 불확실성이 반영되어있던 “공해에서의 나포를 정당화하다”라는 문구를 “영해 밖에서의 나포를 정당화하다.”로 대체하였다. 마지막으로 제8항에서 정당하지 않은 정선 또는 나포로 인한 보상권이 발생하는 수역을 “공해”에서 “영해 밖”으로 대체함으로써 접속수역 또는 배타적 경제수역에도 정당하지 않은 정선 또는 나포로 인한 보상권이 발생함을 명확히 하였다.

64) *Ibid.*, pp.253-254.

1976년 제4차 회기에서는 엘살바도르 대표가 “추적권은 피추적선의 국적국 또는 제3국의 배타적 경제수역 또는 영해에 들어가는 순간 종료된다.” 고 주장하였다. 또한 1978년 제8차 회기에서 “추적권의 행사에 있어서, 한 국가의 군함 또는 군용항공기가 다른 국가의 배타적 경제수역에 진입해야 하는 경우에는 그 국가의 권한 있는 당국에게 알리고, 필요하다면 추적을 위한 협력을 요청해야 하며, 취해진 조치에 대하여 통보하여야 한다.” 는 주장이 페루 대표에 의해 제안되었지만 두 주장 모두 받아들여지지 않았다.<sup>65)</sup>

한편, 1980년 제9차 회기에서는 인도네시아와 피지, 모리셔스 및 필리핀 등의 군도국가들이 군도수역제도를 강력히 주장하였다. 군도수역제도는 1958년 제1차 유엔해양법회의에서 인도네시아와 필리핀에 의해 처음 제안되었지만, 영국과 미국 등의 해양강대국들은 군도수역제도로 인해서 공해 및 영해였던 해역이 내수로 되는 것을 우려하여 강력히 반대하였고 결국 받아들여지지 않았다. 제1차 유엔해양법회의 이후 카리브해와 인도양 및 태평양의 여러 군도국가들이 독립하면서 군도수역제도의 채택을 향한 국제적인 압력이 증대되었고 최종적으로 제3차 유엔해양법회의에서 군도수역제도가 채택되었다.<sup>66)</sup> 이에 따라 인도네시아가 추적권 행사의 범위를 확장하여 제1항에 “군도수역”을 삼입할 것을 제안하였고, 이 제안은 정부대표들의 지지를 받아 최종초안에 삼입되었다.

대륙붕의 정의 및 군도수역의 개념 그리고 배타적 경제수역제도 등 새로운 해양법 체제를 반영한 추적권에 관한 내용은 협약 제111조<sup>67)</sup>에 최종적으로 규

65) *Ibid.*, p.255.

66) 김영구, 한국과 바다의 해양법, (21세기북스, 2004), 276-277면.

67) [유엔해양법협약 제111조]

1.외국선박에 대한 추적은 연안국의 권한있는 당국이 그 선박이 자국의 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있다. 이러한 추적은 외국선박이나 그 선박의 보조선이 추적국의 내수·군도수역·영해 또는 접속수역에 있을 때 시작되고 또한 추적이 중단되지 아니한 경우에 한하여 영해나 접속수역 밖으로 계속될 수 있다. 영해나 접속수역에 있는 외국선박이 정선명령을 받았을 때 정선명령을 있을 경우 추적은 그 수역을 설정함으로써 보호하려는 권리가 침해되는 경우에 한하여 행할 수 있다.

2.추적권은 배타적경제수역이나 대륙붕(대륙붕시설 주변의 안전수역 포함)에서 이 협약에 따라 배타적경제수역이나 대륙붕(이러한 안전수역 포함)에 적용될 수 있는 연안국의 법령을 위반한 경우에 준용한다.

3.추적권은 추적당하는 선박이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 들어감과 동시에 소멸한다.

4.추적당하는 선박이나 그 선박의 보조선이 또는 추적당하는 선박을 모선으로 사용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선이 영해의 한계 내에 있거나, 경우에 따라서는, 접속수역·배타적경제수역 한계내에 또는 대륙붕 상부에 있다는 사실을 추적선박이 이용가능한

정되었으며 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

추적권은 기본적으로 연안국의 내수, 영해 또는 군도수역 내에서 연안국의 법 또는 규정을 위반한 외국선박에 대하여 수행되며, 접속수역에서는 동 수역을 설정함으로써 보호하고자 하는 권리의 위반에 대하여 적용할 수 있다. 또한 협약상 배타적 경제수역<sup>68)</sup>과 대륙붕<sup>69)</sup>에 적용 가능한 연안국의 법 또는 규정을 위반한 외국선박에 대해서도 추적권 행사가 가능하다.

제1항의 내용을 살펴보면 연안국은 외국선박이 자국의 법 또는 규정을 위반했다고 “믿을 만한 충분한 이유”가 있어야 한다. 반드시 위반행위에 대한 확실한 증거와 혐의 근거가 있어야 하며 이는 제8항과 관련하여 연안국에 의한 추적권의 남용을 방지하고자 함이다.<sup>70)</sup> 또한 항공기에 의해 추적이 개시된 경

---

실제적인 방법으로 확인하지 아니하는 한, 추적은 시작된 것으로 인정되지 아니한다. 추적은 시각이나 음향 정션신호가 외국선박이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신된 후 비로소 이를 시작할 수 있다

5.추적권은 군함·군용항공기 또는 정부업무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 그러한 권한이 부여된 그 밖의 선박이나 항공기에 의하여서만 행사될 수 있다.

6.추적이 항공기에 의하여 행하여지는 경우

(a)제1항부터 제4항까지의 규정을 준용한다.

(b)정선명령을 한 항공기는 선박을 직접 나포할 수 있는 경우를 제외하고는 그 항공기가 요청한 연안국의 선박이나 다른 항공기가 도착하여 추적을 인수할 때까지 그 선박을 스스로 적극적으로 추적한다. 선박의 범법사실 또는 범법혐의가 항공기에 의하여 발견되었더라도, 그 항공기에 의하여 또는 중단없이 계속하여 그 추적을 행한 다른 항공기나 선박에 의하여 정선명령을 받고 추적당하지 아니하는 한, 영해 밖에서의 나포를 정당화시킬 수 없다.

7.어느 국가의 관할권 내에서 나포되어 권한있는 당국의 심리를 받기 위하여 그 국가의 항구에 호송된 선박은 부득이한 사정에 의하여 그 항행도중에 배타적경제수역의 어느 한 부분이나 공해의 어느 한 부분을 통하여 호송되었다는 이유만으로 그 석방을 주장할 수 없다.

8.추적권의 행사가 정당화되지 아니하는 상황에서 선박이 영해 밖에서 정지되거나 나포된 경우, 그 선박은 이로 인하여 받은 모든 손실이나 피해를 보상받는다.

#### 68) [유엔해양법협약 제56조]

1.배타적경제수역에서 연안국은 다음의 권리와 의무를 갖는다.

(a) 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물등 천연자원의 탐사, 개발, 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와, 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산과 같은 이 수역의 경제적 개발과 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리

(b) 이 협약의 관련규정에 규정된 다음 사항에 관한 관할권

(i)인공섬, 시설 및 구조물의 설치와 사용

(ii)해양과학조사

(iii)해양환경의 보호와 보존

(c) 이 협약에 규정된 그 밖의 권리와 의무

#### 69) [유엔해양법협약 제77조]

연안국은 대륙붕을 탐사하고 그 천연자원을 개발할 수 있는 대륙붕에 대한 주권적 권리를 행사한다.

70) Satya N. Nandan and Rosenne, *op. cit.*, p.256.

우에는 그 항공기가 요청한 항공기나 권한 있는 선박이 추적을 이어받을 때까지 추적이 계속되는 것으로 간주하며, 배타적 경제수역 또는 대륙붕 상부수역에서 수행되는 추적도 이에 준용한다.

제2항에 따라 배타적 경제수역 및 대륙붕에 적용하는 연안국의 법 또는 규정이 유엔해양법협약 제5부와 양립하는 한 동 수역에서 추적권을 적용할 수 있으며, 이 협약 제73조에 의해 배타적 경제수역에서는 연안국의 법 또는 규정의 준수를 보장하기 위하여 연안국에게 승선, 검색, 나포 및 사법절차를 포함하는 집행조치를 허용한다.

제3항은 추적의 종료에 관하여 규정하고 있는데, 추적권은 추적의 개시 장소와 상관없이 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 진입하는 순간 종료하며 타국의 영해로 진입하여 위반행위에 대한 집행행위를 하는 것은 당사국들간의 양자 혹은 다자 협정을 통하여 해결해야 되는 문제가 발생할 수 있다.

제4항에서 규정하고 있는 시각적 또는 청각적 정선신호는 군함 또는 군용항공기가 피추적선에 근접하여 발신하여야 하고, 정선신호를 발신함으로써 외국선박이 자발적으로 정선할 기회를 주어야 한다.<sup>71)</sup> 또한 동항에서 외국선박이나 “그 밖의 보조선 또는 피추적선을 모선으로 이용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선”에서 “그 밖의 보조선”이라는 단어는 특히 대형가공선박들이 작은 어선이 잡은 어류들을 제공받아 바다에서 가공하는 어업관행을 고려하여 삽입한 것이며, 이 조건을 적용할 때 “모선”은 그 자체가 배타적 경제수역 내에 위치할 필요는 없다. 한편, 대륙붕 상부수역의 선박에 대한 추적은 연안국이 배타적 경제수역을 설정하지 않은 경우뿐만 아니라 배타적 경제수역의 한계를 넘어서는 대륙붕의 외측 한계를 설정한 경우에도 대륙붕에 적용할 수 있는 연안국의 법 또는 규정의 위반에 대하여 대륙붕 상부수역에서 추적권을 행사할 수 있다.

제5항에서 정부업무에 사용 중인 것으로 명백히 표시되어 식별가능하며 국가에 의해 권한을 부여받은 다른 선박이나 항공기에 의한 추적권의 행사를 규정하고 있는데, 여기에는 경찰경비함정과 세관검사선 등이 해당된다. 또한 제6항에 따라 항공기에 의하여 추적이 개시될 때, 정선명령을 발신한 항공기가 반드시

---

71) Ibid., p.257.



시 추적을 개시하여야 한다.<sup>72)</sup>

제7항의 내용과 관련하여 이 문제는 1956년 국제법위원회의 초안조항 논의 과정에서 “공해상에서 선박을 나포하고 공해를 통과하여 항구로 호송하는 권리는 인정하면서, 동시에 영해에서 이미 체포된 선박에 대하여 항구로 이르기 위해 영해를 떠나 공해를 통하여 호송하는 선박의 권리를 부정하는 것은 비논리적이다.” 라는 주장이 제기되었다. 이에 따라 1958년 공해협약 제23조에 “연안국의 관할권 내에서 나포된 선박이 연안국의 항구로 호송되면서 공해를 통과하는 것을 이유로 석방을 주장할 수 없다.” 는 조항이 포함되었고, 유엔해양법 협약 제111조 제7항에는 동 내용에 배타적 경제수역을 통하여 나포된 선박을 호송하는 경우가 추가되었다. 동 조항에서 “필요한 상황” 이란 호송은 필요하지만, 확실치 않은 해안의 지리적인 형태, 기상조건에 따른 안전성, 나포된 선박의 상태에 대한 고려를 포함하며, 가능한 한 신속하게 조사를 해야 하는 등의 경우를 말한다. 일반적으로 가장 안전하고 빠른 항로를 필요로 하는 어떠한 상황이든 배타적 경제수역 또는 공해의 한 부분을 통과하여 나포된 선박을 호송하는 것은 정당화될 수 있다.<sup>73)</sup>

마지막으로 제8항은 추적권의 남용을 예방하기 위하여 규정되었으며 제4항과 관련하여 추적권을 행사하는 선박은 위반행위를 한 외국선박이 추적권을 행사하는 국가의 관할수역 내에 위치하고 있음을 반드시 확인하여야 한다.<sup>74)</sup>

### 제3절 소결

공해의 자유 및 공해상에서의 배타적 기국주의의 예외로서 발전해온 추적권 원칙은 해양법에 관한 단일한 성문법전이 만들어지기 이전부터 세계 여러 국가에서 행사되어 왔다. 성문화 이전에 추적권과 관련된 판례에서 살펴볼 수 있듯이, 초기에는 모든 국가들이 동일한 요건을 적용하여 추적권을 행사한 것은 아니었다. 그러나 자국 관할수역에 설정된 법 또는 규정을 위반한 외국선박을 즉

72) *Ibid.*, p.258.

73) *Ibid.*, p.259.

74) *Ibid.*, p.260.

각적으로 추적하여 공해상까지 계속적으로 관할권을 행사할 수 있다는 기본적인 전제는 다르지 않았다. 오랜 기간 동안 판례를 통하여 제3국의 영해 내에서의 추적의 금지, 해석학적 현장성의 인정, 관할수역 내에서 추적의 개시, 추적권 행사시 과도한 무력사용으로 인한 손해 보상 등 추적권 행사와 관련하여 지켜져야 하는 요건들이 정립되었고, 각 국가들도 이를 참고함에 따라 추적권 행사에 있어서 유사한 관행들을 발전시켜나갔다.

해양법에 관한 성문화 작업을 초기에 진행하였던 국제법학회(Institutue of International Law)와 국제법협회(International Law Association)는 추적권 제도의 필요성을 인정하고 단일한 규정을 마련하기위한 논의를 하였으며, 1930년 헤이그 국제법전편찬회의에서는 비교적 상세한 요건을 갖춘 추적권 제도가 탄생하였다. 헤이그 국제법전편찬회의에서 작성된 추적권 제도에 관한 초안을 기준으로 각 정부대표 및 국제법 전문가들의 논의를 거쳐 1958년 공해협약 제23조에 명문으로 규정되었으며, 추적권 개시수역의 확대를 제외하고 공해협약상의 추적권 조항이 1982년 유엔해양법협약 제111조에 그대로 규정되었다.

한편, 일반적이고 지속적으로 행해진 국가 관행이 법적 확신을 수반하면 국제관습법의 지위를 획득하는 바, 추적권은 오랫동안 다수 국가의 국내법에 명시되어 행사되어 왔으며, 앞서 살펴본 바와 같이 다자조약 및 양자조약에서도 추적권 규정을 찾아볼 수 있다. 또한 추적권과 관련된 많은 판례들이 증명하듯이 추적권의 행사에 있어서 그 요건에 관한 다툼은 있으나 추적권 자체에 대한 합법성의 문제를 다루는 사례는 없다. 따라서 추적권은 국제관습법의 지위를 가지며, 공해협약 및 유엔해양법협약상의 추적권 규정은 국제관습법 상의 추적권 제도가 성문화된 것이라고 볼 수 있다. 또한 추적권이 국제관습법의 지위를 가지므로 공해 협약 또는 유엔해양법협약의 당사국이 아니더라도 추적권은 보편적으로 모든 국가에 적용될 수 있다고 본다. 실제로 1986년 Regina v. Sunila and Soleyman Case에서 캐나다 법원은 동 사건과 관련 있는 캐나다와 온두라스는 사건 발생당시 1958년 공해협약의 당사국이 아님에도 불구하고 국제관습법상의 추적권 제도를 적용하여 동 사건을 판결한 바 있다.<sup>75)</sup>

75) E.D. Brown, *The International Law of the Sea Volume I Introductory Manual* (Dartmouth, 1994), p.296.

## 제3장 유엔해양법협약상 추적권 행사의 요건

### 제1절 추적권 행사의 성립요건

#### 1. 연안국의 법령 위반

유엔해양법협약 제111조에 따라 연안국은 외국선박이 연안국의 내수, 군도수역, 영해, 접속수역 또는 배타적 경제수역이나 대륙붕에 적용될 수 있는 법령을 위반한 경우 추적권을 행사할 수 있다.

해양법상 내수는 기선의 육지 측에 있는 수역<sup>76)</sup>으로서 육지영토의 일부로 간주되며, 타국선박의 무해통항권이 인정되지 아니하는 연안국의 강력한 주권이 미치는 수역이다. 모든 외국 선박은 상선 또는 군함을 불문하고, 연안국과의 명시적인 합의가 없으면 타국의 내수에 진입할 수 없으며, 진입이 허용된다하더라도 연안국의 국내법 규정 특히 항해, 안전, 위생 및 항만 행정에 관한 제반 법규를 준수해야 한다.<sup>77)</sup> 내수에서의 추적권의 행사는 외국 선박의 입출항 관련 문제 또는 항만시설의 이용과 관련하여 주로 발생하며, 이와 관련된 법령으로는 ‘선박안전법’<sup>78)</sup>, ‘개항질서법’<sup>79)</sup> 및 ‘국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률’<sup>80)</sup> 등이 있다.

군도수역은 전체적으로 하나 또는 그 이상의 군도<sup>81)</sup>에 의하여 구성된 국가가 군도주위에 설정한, 군도직선기선<sup>82)</sup>의 내측 수역을 말한다. 상기 언급한 내수와

76) 유엔해양법협약 제8조.

77) 김영구, 전거서, 99면.

78) 법률 제9871호, 2009.12.29., 일부개정, 2010.11.4., 시행.

79) 법률 제10801호, 2011.6.15., 일부개정, 2011.6.15., 시행.

80) 법률 제8618호, 2010.8.4., 시행.

81) [유엔해양법협약 제46조 (b)조]

“군도”라 함은 섬의 무리(섬들의 일부를 포함), 연결된 수역 및 그 밖의 자연지형으로서, 이들이 서로 밀접하게 관련되어 있어 그러한 섬, 수역 및 그 밖의 자연지형이 고유한 지리적·경제적 또는 정치적 단일체를 이루고 있거나 또는 역사적으로 그러한 단일체로 인정되어 온 것을 말한다.

82) [유엔해양법협약 제47조]

1. 군도국가는 군도의 가장 바깥쪽 섬의 가장 바깥점과 드러난 암초의 가장 바깥점을 연결한 직선군도기선을 그을 수 있다. 다만, 이러한 기선 안에는 주요한 섬을 포함하며 수역의 면적과 육지면적(암초 포함)의 비율이 1대1에서 9대1 사이여야 한다.



마찬가지로 연안국의 강력한 주권이 미치는 수역이지만, 무해통항권 및 군도직선기선 설정 전의 타국과의 기존 협정, 타국의 전통적인 어업권을 인정하여야 한다.<sup>83)</sup> 따라서 일반적으로 내수에 설정될 수 있는 법령을 제정할 수 있으나 이는 동 수역에서 전통적으로 권리를 행사해오던 인접국과의 합의를 통하여 설정되어야 하며<sup>84)</sup>, 동 수역에 합법적으로 설정된 법령을 위반한 외국 선박에 대하여 추적권을 행사할 수 있다.

영해는 유엔해양법협약 제21조<sup>85)</sup>에 따라 항해, 관선의 보호, 어업, 오염, 과학조사, 관세, 재정, 이민, 위생 등에 관한 입법을 할 수 있다. 우리나라의 경우 대표적으로 ‘출입국관리법’<sup>86)</sup>, ‘관세법’<sup>87)</sup>, ‘수산업법’<sup>88)</sup>, ‘해양환경관리법’<sup>89)</sup>, ‘해양과학조사법’<sup>90)</sup>, ‘해사안전법’<sup>91)</sup> 등이 설정되어 있으며 동 법령들을 위반한 선박에 대하여 영해에서 추적을 개시할 수 있다.

내수 및 영해에서의 위반행위를 한 외국선박에 대한 추적의 개시는 이론이 없으나, 접속수역 내에서의 추적의 개시를 허용하기까지는 난항을 겪었다. 1930년 헤이그 법전편찬회의에서는 내수나 영해 내에 한하여 추적권이 인정되었고 피추적선이 접속수역 내에 위치하는 경우에는 인정하지 않았다.<sup>92)</sup> 그러나 접속수역의 설정이 국제법상 일반적인 관행으로 자리 잡아 가자 국제법위원회

2. 이러한 기선의 길이는 100해리를 넘을 수 없다. 다만, 군도를 둘러싼 기선의 총 수는 3퍼센트까지는 그 길이가 100해리를 넘어 최장 125해리까지 될 수 있다. (이하 생략).

83) 김영구, 전게서, 281면.

84) 상게서, 282면.

85) [유엔해양법협약 제21조]

1. 연안국은 이 협약의 규정과 그 밖의 국제법 규칙에 따라 다음 각호의 전부 또는 일부에 대하여 영해에서의 무해통항에 관한 법령을 제정할 수 있다.

- (a) 항행의 안전과 해상교통의 규제
- (b) 항행보조수단과 설비 및 그 밖의 설비나 시설의 보호
- (c) 해저전선과 관선의 보호
- (d) 해양생물자원의 보존
- (e) 연안국의 어업법령 위반방지
- (f) 연안국의 환경보전과 연안국 환경오염의 방지, 경감 및 통제
- (g) 해양과학조사와 수로측량
- (h) 연안국의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 방지.

86) 법률 제11224호, 2012.1.26., 일부개정, 2012.7.27., 시행.

87) 법률 제11121호, 2011.12.31., 일부개정, 2012.7.1., 시행.

88) 법률 제10947호, 2011.7.25., 타법개정, 2012.7.26., 시행.

89) 법률 제11479호, 2012.6.1., 일부개정, 2012.12.2., 시행.

90) 법률 제8852호, 2008.2.29., 타법개정, 2008.2.29., 시행.

91) 법률 제11197호, 2012.1.17., 일부개정, 2012.4.18., 시행.

92) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.161.

의 특별 보고자 Francois교수는 1951년 4월 10일 공해에 관한 두 번째 보고서에서 “많은 국가들이 자국의 관습 또는 법령 위반을 막기 위하여 필요한 강제 조치를 취할 수 있는 영해에 인접한 수역을 채택하고 있으므로 이러한 수역 내에 피추적선이 머무르는 동안 추적이 개시될 수 있다고 인정하는 것은 매우 논리적인 것” 이라고 하며, 접속수역 내에서의 추적의 개시를 인정할 것을 주장하였다. 그러나 영국의 강력한 반대로 국제법위원회 최종의정서에는 반영되지 못하였다. 1958년 제네바 해양법회의에서 다시 이 문제가 제기되자 영국의 대표 Fitzmaurice는 “영해와 접속수역의 본질적 차이를 고려하여, 영해에서 외국 선박이 정선명령에 따른 의무가 있다고 하여 접속수역에서도 그대로 적용될 수는 없다.” 고 주장하며 반론을 제기하였지만, 끝내 1958년 공해에 관한 협약 제23조 제1항에 “외국 선박이 접속수역 내에 있다면, 추적은 이 수역을 설정함으로써 보호하고자 한 권리를 위반하였을 때 행사될 수 있다.” 고 규정되었다.<sup>93)</sup> 영해와 접속수역에 관한 협약 제24조에서 국가는 자국의 관세, 재정, 위생, 출입국관리법의 집행을 위한 권리를 접속수역에 설정할 수 있다고 규정하였으나 동 협약의 개념보다 수역의 범위나 법적 성격을 확장하여 국내입법으로 정하거나 주장한 예도 있다. 사우디아라비아와 시리아의 경우에는 접속수역의 보호이익에 안보를 추가하고 접속수역의 범위를 기선에서 18해리로 설정하였다.<sup>94)</sup> 미국법원은 “영해와 접속수역에 관한 협약 제24조에서는 국내 어업법 집행을 포함하여 접속수역에 다른 목적의 권리를 설정하는 것을 금지하는 규정은 아무것도 없다.” 고 판결하여 접속수역의 보호이익에 어업권을 추가한 바 있다.<sup>95)</sup> 그러나 접속수역은 단순히 12해리의 또 다른 영해가 아니라 연안국의

93) *Ibid.*, p.162.

94) 김영구, 전제서, 223면.

95) 1974년 9월 5일, 미국의 연안경비대가 Maine해안 외측에서 일본의 어선 Taiyo Maru호를 발견했다. 당시 미국은 3해리의 영해 외측기선으로부터 9해리에 이르는 수역을 어업관전수역으로 설정하였는데, 동 어선은 메인해안 외측의 대략 10해리 정도에 위치에서 불법어업을 하고 있었다. 연안경비대는 정선신호를 발신하였지만 Taiyo Maru호는 연안경비대를 인식하고도 공해쪽으로 도주하였고, 계속 추격하여 Maine연안으로부터 67.9해리 지점에서 일본의 어선을 나포하였다. 어선은 미국의 포클랜드 항구로 호송되었고 선장은 Bartlett Act와 Contiguous Fisheries Zone Act 위반으로 기소되었다.

Taiyo Maru호 측은 영해 및 접속수역법 제24조는 연안국의 관세, 재정, 출입국 관리 및 위생에 관한 규제를 목적으로 접속수역의 설정을 승인하고 있으며, 공해협약 제23조는 영해 및 접속수역법에 규정된 네 가지의 목적을 위반한 외국선박에 대한 추적을 허용하고 있지만, 미국은 어업 규제를 목적으로 어업관전수역에서부터 Taiyo Maru호에 대한 추적을 개시할 수 있는

영토 및 영해를 보호하기 위한 완충지역으로 작용하며, 따라서 접속수역에 설정되는 법들은 연안국의 영토와 영해를 보호하기 위한 목적으로 제한되어야 한다.<sup>96)</sup> 유엔해양법협약 제33조에서도 접속수역에서는 관세·재정·출입국관리 또는 위생을 목적으로 하는 법령의 위반방지를 위한 통제를 할 수 있다고 하였으므로 동 목적에 적합하지 않은 법의 위반에 대해서는 접속수역에서 추적을 개시할 수 없다.<sup>97)</sup>

1982년 유엔해양법협약에 따라 연안국은 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 상부수역에서도 외국선박을 추적할 수 있다. 이 권리는 1958년 공해협약에서는 없는 조항으로, 국제법의 혁신적인 발전에 따라 1982년 유엔해양법협약에 규정된 것이다. 동 협약 제111조 제2항에 따라 국가는 배타적 경제수역 또는 대륙붕 상부수역에서 “협약에 따라 배타적 경제수역 또는 대륙붕 시설물 주변의 안전수역을 포함하는 대륙붕에 적용할 수 있는 연안국의 법과 규정”에 대한 위반 혐의가 있는 선박의 추적을 허용한다. 배타적 경제수역에서 연안국은 “해저의 상부수역과 해저, 해저의 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 보존, 탐사, 개발을 목적으로 하는 주권적 권리와 이 수역의 경제적 개발과 탐사를 위한 그 밖의 다른 활동에 관한 주권적 권리”<sup>98)</sup>를 가지며, 대륙붕에 대해서는 “천연자원을 탐사하고 개발을 목적으로 하는 주권적 권리”<sup>99)</sup>를 갖는다. 따라서 연안국은 배타적 경제수역 또는 대륙붕에 관한 주권적 권리에 부합하도록 제정된 법의 위반에 대하여 추적권을 행사할 수 있다. 이와 관련하여

---

권한이 없다고 주장하였다.

이에 미국법원은 *Taiyo Maru*호 측의 주장을 배척하고, 공해협약 제23조는 연안국이 공해에서 선박을 추적할 수 있는 권리를 명확하게 나타내고 있지 않다고 주장했다. 또한 영해 및 접속수역협약 제24조에서는 접속수역을 설정하기 위한 연안국의 권리를 관세, 재정, 출입국 관리, 위생 등 네 가지의 목적으로 열거하여 단언적으로 인정하였지만, 어업법의 집행 등을 포함하여 다른 목적으로 그러한 수역의 설정을 금지하는 단어는 아무것도 없으며, 따라서 협약에 규정되어 있지 않은 다른 목적에 관하여서도 접속수역을 설정할 여지가 있음을 피력하였다. *United States of America v. F/V Taiyo Maru*, United States District Court for the District of Maine, Southern Division June 18, 1975.

96) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.574.

97) 중국은 1992년 영해 및 접속수역법 제4조 및 14조에 따라, 접속수역의 설정과 관련하여 유엔 해양법협약이 규정하고 있는 관세, 재정, 위생, 출입국 관리에 관한 목적 이외에 ‘안전’도 포함시키고 있으며, 이는 유엔해양법협약과의 양립성의 문제가 있고 볼 수 있다. 이석우·신창훈·박영실, “주요 해양국가의 수역별 해양관할권 제도”, 백산학회, 제87호(2010), 265면.

98) 유엔해양법협약 제56조 제1항.

99) 유엔해양법협약 제77조 제1항.

우리나라는 ‘공유수면관리 및 매립에 관한 법률’<sup>100)</sup>, ‘배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률’<sup>101)</sup> 및 앞서 언급한 ‘해양환경관리법’, ‘해양과학조사법’ 등을 동 수역에 설정하고 있으며 이를 위반한 외국선박에 대하여 추적권을 행사할 수 있다. 배타적 경제수역이나 대륙붕에 대한 연안국의 입법적 권한은 영해나 접속수역에 관한 것보다 더욱 제한되므로, 영해나 접속수역보다는 추적권 행사의 범위가 좁다고 볼 수 있다.<sup>102)</sup>

또한 연안국은 유엔해양법협약에 따라 배타적 경제수역 및 대륙붕의 인공섬, 시설물 및 구조물 주위에 항행의 안전을 보장하기 위하여 반경 500미터를 초과하지 못하는 ‘안전수역’<sup>103)</sup>을 설치할 수 있다. 이러한 안전수역 내에서 항해에 위험이 되거나, 인공섬, 시설물과 구조물에 위험을 가하는 외국선박에 대하여 안전수역 내에서 추적권을 행사할 수 있으며, 대표적으로 ‘선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률’<sup>104)</sup> 등이 있다.

## 2. 합리적인 의심

유엔해양법협약 제111조 제1항에서는 “외국선박에 대한 추적은 연안국의 권한 있는 당국이 그 선박이 자국의 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있다.”고 규정하고 있다. 연안국이 외국선박의 위반행위 혐의에 대한 “충분한 이유”를 가져야 하는 것은 외국선박이 법령 또는 규정을 위반했다는 단순 의심만으로 추적권을 행사하는 것을 막기 위해서이다.<sup>105)</sup> 따라서 연안국은 외국선박이 자국의 법령을 위반하였다는 단순한 의심

100) 법률 제10599호, 2011.4.14., 타법개정, 2012.4.15., 시행.

101) 법률 제11420호, 2012.5.14., 일부개정, 2012.5.14., 시행.

102) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.576.

103) [유엔해양법협약 제60조 제4항]

연안국은 필요한 경우 항행의 안전과 인공섬.시설 및 구조물의 안전을 보장하기 위하여 이러한 인공섬, 시설 및 구조물의 주위에 적절한 조치를 취할 수 있는 합리적인 안전수역을 설치할 수 있다.

[유엔해양법협약 제80조]

제60조의 규정은 대륙붕상의 인공섬.시설 및 구조물에 준용한다.

104) 법률 제11302호, 2012.2.10., 일부개정, 2012.2.10., 시행.

105) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.560.

만으로는 부족하고 법규의 위반을 의심할 만한 반드시 사실에 기초한 확신이 있어야 하며, 동시에 연안국의 적용법규가 해양법협약과 일치하는 것이어야 한다.<sup>106)</sup> 이와 관련하여 M/V Saiga Case에서 국제해양법재판소는 기니아 당국이 Saiga호에 대한 추적권을 행사하고자 할 때는 단순히 Saiga호가 기니아의 배타적 경제수역에서 법령을 위반하였다는 혐의만을 가지고 있었으므로 이는 유엔 해양법협약 제111조 제1항에서 요구하는 ‘믿을 만한 충분한 이유’의 요건을 충족시킨다고 볼 수 없다고 판시한 바 있다.<sup>107)</sup>

또한 동 사건과 관련하여, 일본은 우리나라의 어선에 대하여 일본의 법령을 위반했다는 ‘충분한 이유’ 없이 추적권을 행사하여 나포한 사례가 다소 있다. 2005년, 77톤 장어통발 어선 한 척을 묶어 두고 13척의 한·일 양국의 해양경찰 병력이 장장 33시간 동안 대치를 벌였던 신평호 사건<sup>108)</sup>에서 일본은 신평호

106) 이용희, “국적불명선 『長漁 3705』호 침몰사건에 대한 법적 고찰”, 국제법학회논총, 제47권 제1호(2002), 152면.

107) *The M/V “Saiga” (NO.2) Case* (Saint Vincent and Grenadies v. Guinea), Judgement International Tribunal for the Law of the Sea, 1999. paras.139,147.

108) 2005년 5월 31일 23:27경 일본 해상보안청 순시선 PC206함(150톤급)이 일본 EEZ 내측으로 3마일 정도를 진입한 통영선적 장어통발어선 신평호(77톤)를 검문검색 중 신평호에 승선한 일본 해상보안관 2명을 태우고 대한민국 해역으로 도주하면서 해양경찰에 구조 요청을 하였다. 신평호에 승선한 일본 보안관 2명은 조타실 유리창을 깨뜨리고 안으로 들어가 갑판장 황갑순 씨를 곤봉과 헬멧으로 구타하고 이를 말리던 선장에게도 주먹과 헬멧으로 구타하여 타박상을 입혔다. 울산해양경찰서 경비함이 6월 1일 01:55경에 먼저 계류하여 일본 순시선의 나포를 저지하며 보호조치에 들어가자 양국 경비정간 대치가 시작되었고, 대한민국 해양경찰경비함 3000톤급 등 6척과 일본 해상보안청 순시선 3000톤급 등 7척등 총13척이 6월 2일 협상타결 시 까지 39시간 40분 동안 대치가 계속되었다. 양국은 경비함정의 대치 현장에서 다음과 같이 합의하였다. 대한민국어선 신평호 선장의 「검문기피 시인서」와 담보금 50만엔 「지불약속보 증서」를 일본 해상보안청에 제출하는 조건으로 일본 순시선이 철수하고, 일본이 주장하는 신평호의 불법조업과 공무집행방해 혐의 등에 대해서는 대한민국 해양경찰이 조사 후 그 결과를 일본 해상보안청에 통보하기로 양국이 합의하였으며, 현장에서는 신평호 선장이 검문기피 시인서를 작성하고 신평호의 소유자(선주)가 울산해양경찰서에서 지불약속 보증서를 작성하여 일본 해상보안청에 FAX(모사전송)로 전달하였으며, 신평호는 울산 장생포항으로 예인·호송 후 조사하였다. 조사결과 신평호는 당시 냉각기 고장으로 회항을 준비 중 이었고, 10여분 동안 표류 중에 일본의 배타적 경제수역을 단순히 침범한 것을 확인되었으나 불법 조업에 대한 증거는 없었다. 따라서 한·일 어업협정이나 국제법상 배타적 경제수역 내 단순 항해에 대해서는 처벌규정이 없으므로 불법어업에 대한 혐의는 인정되지 않으며, 일본 해상보안청 보안관에 대한 공무집행방해 혐의는 일본 어업법에 의거 형사처벌이 가능하고, 일본 해상보안청 보안관들의 신평호 선원에 대한 폭행 및 신체파손 행위에 대하여는 대한민국 국내법상 업무방해, 폭력행위 등 처벌에 고나한 법률 위반의 혐의가 인정되므로 일본의 과잉단속 부분에 대한 사과와 손해배상을 촉구하는 동시에 민사소송을 제기하였다. 이천식, “불법외국선박 단속 관련 국제·국내법적 고찰 -불법행위·불법어업 단속을 중심으로-, 인하대학교 석사학위 논문 (2011), 24-25면; “[시사풍향계-김찬규] 신평호 사건의 법적 평가”, 『국민일보』 (2005.6.5.); “<시사초점> 신평호사건”, 『울산종합일보』 (2005.6.13.).



의 불법 조업에 대한 증거를 입증하지 못했음에도 신풍호를 나포하려 하였다. 실제로 신풍호가 어업활동을 했거나 그 예비행위로서 조업을 위하여 갑판상에 선원을 배치하고 통발을 수중에 투입할 태세를 갖춘 상태로 일본의 배타적 경제수역을 향해 중이었다면 불법 어업혐의를 받을 수 있겠지만 단순한 통항에 대해서는 추적권 행사의 근거로 삼을 수 없다.<sup>109)</sup> 일본측은 자국의 국내법상 외국 어선이 허가없이 배타적 경제수역에 들어오는 것만으로 위법한 것이라고 주장하였지만, 불법 조업이 없는 한 배타적 경제수역의 단순 통항에 대해서는 위법할 수 없다는 것이 국제법적 해석이며 국내법을 이유로 국제법 위반을 주장할 수 없음이 국제법상 확정된 원칙임을 감안할 때 일본측 주장은 근거 없는 것이라 보아야 한다.<sup>110)</sup>

2008년 5월 16일에 발생한 97세진호 사건<sup>111)</sup>에서도 일본측은 동 선박이 일본 배타적 경제수역 내측으로 1해리 침범하여 조업했다고 주장하며 추적권을 행사하여 양 국가의 경찰병력이 7시간 대치한 사건이 있었다. 그러나 양 측이 제시한 증거자료의 판독 결과 일본 배타적 경제수역을 침범하지 않은 것으로 확인되어 일본 해상보안청의 공식적인 사과를 받은 바 있다.<sup>112)</sup>

### 3. 추적의 주체

연안국이 합법적으로 추적권을 행사할 수 있는 수단은 국가의 공권력과 관련성을 가진 특정한 선박과 항공기로 제한된다. 1958년 공해협약 제23조 제4항에

109) 최종화, “신풍호 사건이 남기 과제와 대책 - 중국에 ‘공세’ 일본에는 ‘수세’인 한국의 어업분쟁, 통일한국, 제259호(2005), 35면.

110) “[시사풍향계-김찬규] 신풍호 사건의 법적 평가”, 『국민일보』(2005.6.5.).

111) 2008년 5월 16일 11:55경 대한민국 배타적 경제수역 내측 3해리지점에서 일본 순시선 PC109호 등 5척이 일본 배타적 경제수역 내 무허가 조업 단속을 위해 부산선적 대형기선저인 망 97세진호를 검색하기 위해 사과탄 및 가스탄 20발을 발사하여 세진호 조타실 유리창 1장을 파손하면서 정지할 것을 요구하여 정지함과 동시에 검색을 하기 위해 보안관 18명이 승선하자 계류색을 절단하고 도주하면서 구조를 요청하여 대한민국 해경 경비함 5척이 현장에서 상호 대치하였다. 이에 일본은 순시선 PC109호 레이더 영상에 97세진호가 일본 배타적 경제수역 내측 1해리를 침범하여 조업을 했다고 주장하였지만, 97세진호의 GPS 플로터 및 레이더에 나타난 항적과 일본 순시선의 비디오 촬영화면을 조사한 결과 일본 배타적 경제수역을 침범하지 않은 것으로 확인되어 일본 해상보안청의 공식적인 사과를 받고 마무리 되었다. 이천식, 전계논문, 26면.

112) “97세진호, 韓 日해경 합동조사 결과 혐의 없음”, 해양경찰청 언론자료(2008.5.16.).

서는 “추적권은 군함 또는 군용항공기에 의해서만 행사될 수 있다.” 고 규정 하였으며, 더 나아가 “정부업무에 사용 중인 그러한 권한을 부여받은 그 밖의 선박이나 항공기” 또한 추적에 참여할 수 있다. 유엔해양법협약 제111조 제5항에서도 군함과 특별히 권한을 부여받은 선박 또는 항공기 간에 구분을 하고 있고, 부가적으로 특별히 권한을 부여받은 선박과 항공기는 “식별이 가능하도록 명백히 표시” 되어야 한다고 규정하고 있다. 두 협약 모두 당국의 허가를 받은 선박이 추적권을 행사하도록 제한하고 있는데, 이는 국가를 대신하여 권한을 부여받은 선박 및 항공기가 행한 행위에 대하여 국가의 책임을 보장하기 위해서이다.<sup>113)</sup>

유엔해양법협약 제111조 제5항에 따라 추적권은 “군함 또는 군용항공기”에 의하여 행사되어야 하는데, 여기서 군함이란 국가의 군대에 속한 선박으로, 국적을 구별할 수 있는 외부표시가 있으며 국가의 정부에 의하여 정식으로 임명되고 국가의 적절한 군적부나 그와 동등한 명부에 등재되어 있는 장교의 지휘 아래 있으며 정규군 군율에 따르는 승무원이 배치된 선박을 말한다.<sup>114)</sup> 유엔해양법협약에는 군용항공기에 대한 정의는 없으나 군함의 정의를 이용하여 추정하여도 무방할 것으로 보인다. 그 크기 및 종류에 관계없이 해군, 공군 또는 육군에 소속되어 있는 모든 군함과 군용항공기는 추적권을 행사할 수 있으며,<sup>115)</sup> 따라서 군함에는 수상선뿐만 아니라 부상을 조건으로 잠수함도 포함되고, 군용항공기에는 비행기뿐만 아니라 수상비행기와 헬리콥터를 포함한다.<sup>116)</sup>

군함 및 군용항공기 외에 정부 업무에 사용 중인 선박 또는 항공기도 추적권을 행사할 수 있다. 다만, 군함 또는 군용항공기와는 달리, 반드시 추적권의 행사를 위한 권한을 부여받아야 하고, 유엔해양법협약에 따라 “정부업무에 사용 중인 것으로 명백히 표시되어 식별가능” 해야 한다. 특별한 권한의 부여는 국가와 이러한 수단들 간의 법적 관련성을 보장하는 것이며,<sup>117)</sup> 권한을 부여받지 아니한 정부 업무에 사용 중인 선박 또는 항공기에 의한 추적권 행사는 국가의

113) Myres S. McDougal and William T. Burke, *op. cit.*, p.894.

114) 유엔해양법협약 제29조.

115) Randal Walker, “International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21<sup>st</sup> Century”, *Auckland University Law Review*, Vol.17(2011), p.208.

116) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.193.

117) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.563.



국제적 책임을 초래하게 된다. 군함 및 군용항공기를 제외한 이러한 선박 또는 항공기는 추적권을 행사하기 위해서 반드시 특정한 사건에 따라 특별한 권한을 얻어야 하느냐에 대해서 McDougal and Burke는 “추적은 특정의 사건에 따른 특별한 권한이 아닌, 목적을 달성하기 위하여 필요한 조치에 대한 법을 적용할 수 있는 일반적인 권한이 필요하다. 이것은 공해상에서 공선(공적업무선박)의 행위에 대하여 국가의 책임을 보장할 수 있는 것이면 족하다.”<sup>118)</sup>고 하였다. Poulantzas 또한 “협약에 따라 요구되는 특별한 승인은 모든 특정한 사건에 따라 적용되는 것이 아니라, 추적권이 허용되는 특정한 직무를 수행하는 연안 경비선, 어업보호선과 같은 특별한 종류의 선박에 대한 일반적인 승인을 말한다.”<sup>119)</sup>고 하였다. 따라서 사건에 따라 다른 특별한 권한이 위임되어야 추적권을 행사할 수 있는 것은 아니며, 국가들의 관행도 이에 따르고 있다.<sup>120)</sup>

한편, 상기에 언급된 군함과 외국정부의 업무에 사용 중인 비상업용 선박은 일반적으로 그들의 기국 외에 다른 국가의 관할권으로부터 면제되며, 공해상에서 추적할 수 없지만, 외국 정부의 상업용 선박에 대해서는 연안국의 관할권 대상이 된다고 해석하며 이는 논란의 여지가 없다.<sup>121)</sup>

#### 4. 위반선박의 위치

##### 1) 해석학적 현장성의 원칙

유엔해양법협약 제111조 제4항에서는 “추적당하는 선박이 그 선박의 보조선 또는 추적당하는 선박을 모선으로 사용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 보조선이 영해의 한계 내에 있거나, 경우에 따라서는 접속수역, 배타적 경제수역 한계 내 또는 대륙붕의 상부수역에 있다는 사실을 추적선이 확인하지 아니하는 한, 추적이 시작되었다고 인정되지 않는다.”고 규정하고 있다. 외국선박(모선) 그 자체는 공해에 있음에도 불구하고, 모선과 한 선단을 이루는 소형 선박(자

118) Myres S. McDougal and William T. Burke, *op. cit.*, pp.919-920.

119) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.197.

120) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.560.

121) *Ibid.*, p.565.

선)이 연안국의 관할수역에서 위반행위를 하는 경우에 공해상에서 모선에 대한 추적권의 행사를 허용하고 있는 것이다. 일반적으로 위반선박은 연안국의 관할수역 내에 존재해야 하는 것이 원칙임에도 불구하고 이 개념은 오랫동안 관습법으로 인정되어 왔다. 연안국 관할수역 내에서의 자선의 불법행위에 대하여 모선이 동 수역에 존재한다고 추론하는 이러한 법적 해석을 실제적 존재와 대비되는 개념으로 “해석학적 현장성”이라고 한다. 유엔해양법협약 제111조 제4항에 따라 해석학적 현장성을 적용한 추적은 그 선박의 보조선 또는 그 선박과 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선이 연안국의 영해 또는 접속수역 내에 있을 때 반드시 개시되어야 하며, 군함 또는 연안 경비선이 모선의 나포를 수행하기 전에 실질적으로 위법행위를 한 그 밖의 모든 보조선을 추적하거나 나포할 필요는 없다.<sup>122)</sup>

해석학적 현장성의 원칙이 인정된 최초의 사건은 1898년에 발생한 Araunah호 사건이다. 이 사건에서 러시아는 공해상에서 영국령 British Columbian의 선박 Araunah를 나포하였는데, 동 선박의 선원이 카누를 이용하여 러시아의 영해 내에서 불법적으로 물개를 사냥한 혐의가 적발되었기 때문이다. 영국의 Salisbury판사는 “Araunah호가 나포될 당시 영해 한계선으로부터 3마일 외측 공해상에 있었지만, 러시아의 영해에 관한 국내법의 조항에 따라, 러시아의 허가 없이 보트를 이용하여 어로행위를 하였다는 사실은 Araunah호의 나포와 물수가 타당함을 보여주는 것이다.”라고 언급하며 러시아의 주권행사 행위가 적절하였다고 인정하였다.<sup>123)</sup> 이 사건 이후 해석학적 현장성의 이론이 국제법적으로 지지를 얻게 되었고, 추적권 행사와 관련하여 선박이 현실적으로 영해 내에 있지 않더라도 자선의 위반행위가 연안국의 관할수역 내에서 이뤄졌다면 그 모선도 관할수역 내에 있음을 인정할 수 있다는 원칙이 발전하였다.

해석학적 현장성은 혐의의 해석학적 현장성과 광의의 해석학적 현장성으로 구분할 수 있다. 먼저 혐의의 해석학적 현장성은 공해협약 제23조 제3항 및 유엔해양법협약 제111조 제4항에 규정된 바와 같이, 연안국의 관할수역 내에서 위반행위를 하는 자선이 모선과 한 선단을 형성하여 활동하는 등 모선과 자선

122) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.243.

123) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.588.

의 의존성을 근거로 해석하는 것을 말한다.<sup>124)</sup>광의의 해석학적 현장성은 연안국의 관할수역 내에서 위반행위에 이용되는 자선이 모선과 한 선단을 이루지 않아 모선에 소속되어 있지는 않지만, 사전 협의 하에 연안으로부터 출항하여 모선의 지시에 따라 위반행위를 한 경우를 말한다.<sup>125)</sup>1958년 공해협약 및 1982년 유엔해양법협약상의 해석학적 현장성은 일반적으로 협의의 해석학적 현장성에 무게를 두고 있다고 여겨지지만 판례를 살펴보면 광의의 해석학적 현장성 이론을 적용하여 판결한 사례가 많이 있다.

1921년 영국 선적의 The Henry L. Marshall호가 영국령 서인도제도로부터 주류 밀수품을 싣고 미국의 연안으로부터 10해리 떨어진 곳에 멈춰서 사전협의 하에 미국 연안에서 출항한 소형보트에 주류품을 하역 하던 중에 미국 연안경비대에 발각되어 나포되었다.<sup>126)</sup> 본 사건을 심리했던 District Court of New York의 Hazel 판사는 “하역행위가 3해리의 영해 외측에서 이루어졌지만, 그 행위가 미국의 본토에 영향을 미치므로 The Henry L. Marshall호의 나포 및 몰수 판결은 정당하다.” 고 하여 모선과 한 선단을 이루지 않고, 모선에 소속되지 않는 소형선박을 이용하여 밀수행위를 한 모선에 대해서도 영해 외측에서 나포할 수 있다고 인정한바 있다.<sup>127)</sup>

1986년 온두라스 선박 Ernestina호가 캐나다의 영해에서 캐나다 선박 Lady Sharell호에 다량의 대마수지(cannabis resin)를 옮겨 싣고 공해로 빠져나갔다. Lady Sharell호가 Lockeport에 대마수지 하역작업을 완료할 때까지 레이더로 감시하던 캐나다 군함은 하역작업이 끝나자 즉시 Ernestina호를 추적하여 캐나다 연안으로부터 400해리 지점에서 동 선박을 나포하여 Halifax항으로 호송하였다. 법원은 온두라스 선박 Ernestina호와 Lady Sharell호의 관련성을 고려한 후, 온두라스 선박이 모선으로 볼 여지가 충분하다고 판시하여 Ernestina호의 나포가 정당하다고 하였다.<sup>128)</sup>

1995년 아일랜드로부터 출항한 영국 국적의 트롤선 Delvan호에 영국 접속수

124) Randal Walker, *op. cit.*, p.206.

125) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.243.

126) “BRITAIN BARS SEIZURE OF RUM SHIP AT SEA” 『The New York Times』 (1921.8.19.)

127) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.75.

128) E.D. Brown, *op. cit.*, p.296.

역 외측에서 대마초를 옮겨 실어주고 공해로 빠져나가던 M/V Poseidon호를 추적하여 나포한 사건에서도 영국법원은 공해협약 제23조 제3항 규정의 내용은 사전협약에 의한 일회성의 밀수품 선적의 경우에도 적용될 수 있다고 판단하여 M/V Poseidon호 나포가 정당하다고 판결한 바 있다.<sup>129)</sup>

상기 사건들과 같은 맥락으로 Poulantzas는 유엔해양법협약 제111조 제4항 중 “피추적선을 모선으로 이용하면서 한 선단을 형성하여 활동하는 그 밖의 보조선”이라는 문구에 연안으로부터 출현한 선박이 포함된다고 해석하여 동 조항을 광의의 해석학적 현장성으로 볼 여지가 있다고 주장하였다.<sup>130)</sup> 이와는 반대로 Gilmore는 유엔해양법협약 제111조 제4항에 언급된 “단체행동” 또는 “모선” 등의 단어에 대한 법적 정의가 규정되어 있지 않음으로 인한 모호함을 지적하였다. 또한 해석학적 현장성을 적용하는데 있어 동 단어들은 사전협약에 의하여 밀수품과 관련된 단 한 번의 사건을 포함하는 것이 아니라 의존적인 관계의 지속성과 연속성의 빈도를 나타내야 한다고 주장함으로써 광의의 해석학적 현장성의 적용 여지를 차단하는 주장을 펼쳤다.<sup>131)</sup> 그러나 각 국가의 관행과 판례는 광의의 해석학적 현장성 이론을 적용하여 모선과 한 선단을 이루어 지속적으로 위반행위를 하지 않았지만 사전협약 하에 다른 곳에서 출현한 소형선박이 모선의 지휘에 따라 위반행위를 하는 경우에도 두 선박간의 관련성을 인정한 사례가 많음을 알 수 있다.

## 2) 위반선박의 위치 확인

연안국의 추적선은 합법적으로 추적권을 행사하기 전에, 위반선박이 실제로 연안국의 관할권을 행사할 수 있는 수역에 존재하는지 확인하여야 한다. 유엔해양법협약 제111조 제4항에는 “피추적선이 영해의 한계 내에 있거나, 경우에 따라서는 접속수역 또는 배타적 경제수역, 대륙붕의 상부에 있다는 것을 추적선이 이용 가능한 실제적인 방법으로 확인하지 않는 한 추적이 시작된 것으로

129) 본 논문 제4장 제1절 참조.

130) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.241.

131) William C. Gilmore, “Hot Pursuit : the case of R. v Mills and others”, *International & Comparative Law Quarterly*, Vol 44(1995), p.957.

여기지 아니한다.” 고 규정하고 있다. 의심선박에 대하여 당국이 취하는 행위는 의심선박이 위치한 수역의 설정목적에 따라 다르므로, 연안국은 의심선박의 정확한 위치를 파악하는 것이 무엇보다 중요하다.<sup>132)</sup>

유엔해양법협약상에는 의심선박의 위치를 확인하는데 이용할 수 있는 정확한 수단이나 방법을 규정하지 않았지만 1930년 헤이그 법전화회의의 영해에 관한 결의안 부속서 제11조에는 “추적선은 방위(bearings), 육분각도(sextant angles) 또는 그와 같은 다른 수단을 이용하여 피추적선 또는 그 선박의 보조선이 연안국의 영해 내에 위치하고 있다는 사실을 확인 하였을 때 추적이 개시된 것으로 인정된다.” 고 규정함으로써 의심선박의 위치를 감지하기 위하여 추적선이 사용할 수 있는 기술적 수단을 직접적으로 나열하였다. 그 후, 국제법위원회에서도 추적권에 관한 논의가 진행되는 동안에 의심선박의 위치를 확인하는데 있어서 상기의 방법들이 언급되었으며, 1957년 8월 5일에 덴마크 대표는 상기 수단들 외에 radar, decca, loran과 같은 현대적인 기술적 수단을 포함하는 제안서를 제출하였다.

1958년 제네바 해양법회의의 제2차 위원회에서 공해에 관한 문제가 논의되는 동안 추적권 행사시 의심선박의 위치확인에 있어서 연안국이 이용할 수 있는 수단에 대한 문제가 제청되었다. 이에 대하여 모든 효율적인 현대적 수단의 이용을 허용할 것을 의도하는 방향으로 논의가 전개되자, 제1차 유엔해양법회의의 제28차 회의에서 영국과 소련이 레이더 및 다른 현대적인 전자적 수단들은 특히 악천후 속에서 소형선박에 의해 사용될 때는 그 기능을 완전히 신뢰할 수 없다고 주장하면서 현대적 수단들의 허용을 반대하였다.<sup>133)</sup> 이에 따라 최종적으로는 “이용 가능한 실제적인 수단들” 로 채택되어 1958년 공해협약 및 1982년 유엔해양법협약에는 수단을 직접적으로 명시하지 않은 채 규정되었다. 그러나 상기 문구는 의심선박의 위치를 확인할 수 있는 이용 가능한 어떠한 합리적인 수단이라도 사용할 수 있도록 유동적으로 해석되어야 하며, 이는 연안국의 권한 있는 선박이 이용할 수 있는 모든 과학기술적 기계들을 포함한다고 본다.<sup>134)</sup>

132) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.582.

133) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.201.



한편, 의심선박의 위치를 확인한 선박이 반드시 추적을 개시하여야 하느냐에 대해서는 약간의 견해가 나뉜다. Poulantzas는 “위반선박의 위치를 확인하는 것은 정선명령을 발신한 선박과 같은 선박에 의해야 하고, 그 선박은 외국 선박의 위치를 스스로 확인하고 정선명령을 발신해야 한다.”<sup>135)</sup>고 언급하며 의심선박의 위치를 확인한 선박과 추적을 개시한 선박의 동일성을 주장하였다. 이에 Allen은 유엔해양법협약 제111조에서는 그러한 태도를 증명하는 어떠한 정책적 이유도 없고, 근거도 없음을 지적하며<sup>136)</sup> 현대의 해양에 대한 법집행 관행을 다음과 같이 설명하였다.

“현대의 선박은 시각적 또는 레이더 범위 밖에 위치한 의심선박을 항공기에 의해 보내진 위치정보로 파악한다. 이 관행은 유엔해양법협약 제111조 제4항의 일반적인 요건을 충족한다. 예를 들어, 항공기 또는 인공위성이 연안국의 법령을 위반하는 선박을 감지하고 확인하였지만 스스로 정선신호를 보내지 못함으로써 추적을 개시할 수 없는 경우에는 매우 중요한 사항이 될 수 있다. 항공기는 위반선박의 위치를 수상선박에 전달해 줄 수 있고, 수상선박은 위반선박에 대하여 정선신호를 발신하고 추적을 개시할 수 있다.”<sup>137)</sup>

유엔해양법협약의 해석상 정선신호를 발신한 권한 있는 선박 또는 항공기가 반드시 추적을 개시하여야 한다고 보지만, 의심선박의 위치를 확인한 선박과 추적을 개시하여야 하는 선박의 동일성을 요구하지는 아니하며 의심선박의 위치를 확인한 선박과 추적을 개시한 선박이 다르더라도 무방하다고 본다.<sup>138)</sup> 또한 유엔해양법협약 제111조에 따르면 “외국 선박이 영해 또는 접속수역에서 정선신호를 받았을 때, 정선명령을 한 선박도 마찬가지로 영해 또는 접속수역

134) Randal Walker, *op. cit.*, p.207.

135) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.201.

136) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.318.

137) *Ibid.*, pp.318-319.

138) Randal Walker, *op. cit.*, p.208.

에 위치할 필요는 없다.” 고 규정함에 따라 추적의 개시시점에 피추적선과 추적선은 같은 수역 내에 동시 존재할 필요는 없다. 그러나 외국 선박에 대한 정선명령은 외국선박이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신되어야 하기 때문에 피추적선과의 거리를 반드시 고려하여야 하며, 거리가 너무 먼 상황에서 추적을 개시하는 것은 불법적인 추적의 행사로 여겨질 수도 있으므로 의심선박의 위치를 정확하게 판단하고 추적을 개시하여야 한다.<sup>139)</sup>

## 제2절 추적권 행사의 절차

### 1. 추적의 즉시성

앞서 언급하였듯이<sup>140)</sup>, 추적권의 개념은 대륙법의 “헌행범체포” 라는 제도에 상응하여 만들어진 영미법의 “fresh pursuit” 제도로부터 기인하며, 이 두 제도의 가장 중요한 점은 추적을 즉각적으로 개시하는 것이다. 전통적인 공해의 자유에 대한 제한을 의미하는 추적권은, 연안국의 빠른 조치가 필요한 급박한 상황에서 예외적으로 행사되어야 하는데 외국선박의 위반행위와 추적의 개시 사이의 시간이 짧지 않다면 국제법에 따라 정당화 될 수 없다.<sup>141)</sup> 따라서 추적의 개시가 즉각적이지 않을 때 공해상까지 추적을 계속하는 것은 권리의 남용으로 간주되고, 이 문제와 관련하여서는 연안국에게 국제책임이 발생한다.<sup>142)</sup>

그러나 추적권에 있어서 즉시성의 요건이 무조건 엄격하게 해석되는 것은 아니다. 즉시성에 요건에 대한 판단은 추적을 개시할 때 연안국이 취한 행위를 고려하여야 한다. 실제로 연안국의 권한 있는 선박 또는 항공기는 추적을 개시하기 전에 상관 또는 권한 있는 당국의 허가를 받아야 하고, 그렇지 않으면 바다에서 적절히 장비와 승무원을 갖추고 나포를 수행할 수 있는 선박을 호출해야 한다. 일반적으로 이러한 지연은 추적의 합법성에 어떠한 영향도 미치지 않는다고 본다. 따라서 추적의 즉시성은 특정한 상황에 따라 합리적인 지연이었

139) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.199.

140) 본 논문 제2장 제1절 참조.

141) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, pp.208-209.

142) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.318.



는지에 대하여 평가하여야 하며, 이러한 유연성 있는 해석을 허용한다고 하여 결코 광범위하게 해석되어서도 아니 된다.<sup>143)</sup>

## 2. 피추적선에 대한 정선신호

추적을 개시하기 전에, 연안국의 추적선은 의심선박에게 선박을 멈추고 추적선의 접근을 기다릴 수 있도록 정선신호를 발신하여야 하며, 의심선박이 정선신호를 받고도 무시하고 계속해서 도주하는 경우 추적을 개시할 수 있다.<sup>144)</sup> 유엔해양법협약 제111조 제4항에서는 “추적은 외국선박이 듣거나 볼 수 있는 거리에서 시각적 또는 청각적 신호를 발신한 후에만 개시될 수 있다.” 고 규정함으로써 군함은 의심선박에 매우 근접하여 정선신호를 발신하여야 함을 나타내고 있다.<sup>145)</sup>

1930년 헤이그 법전화회의 당시, 영해에 관한 결의안 부속서 제11조에서는 정선신호와 관련하여 “추적선은 ... 정선신호를 발신한 후 추적을 개시하였을 때에만 추적이 시작되었다고 간주한다. 신호는 다른 선박이 보고 들을 수 있는 거리에서 발신되어야 한다.” 고 규정하였고, 동 내용이 1958년 공해에 관한 제네바 협약 제23조 제3항 및 1982년 유엔해양법협약 제111조 제4항에 수정 없이 그대로 규정되었다. 신호가 발신되어야 하는 거리는 정해져 있지 않으나, 보통 그 당시의 기상조건, 인근 장소의 지형, 선박의 규모에 따라 달라질 수 있다.<sup>146)</sup>

정선신호와 관련하여 대표적인 사건은 1979년 United States v. Postal Case로, 동 사건에서 정선신호의 중요성이 입증되었다. 미국 연안경비정 Cape Yark호는 자국 영해에서 밀수행위를 한 것으로 의심되는 영국령 Grand Cayman 선적의 La Rosa호에 접근하여 승선한 후 별다른 증거를 발견하지 못하여 Cape Yark호로 돌아갔다. 그러나 La Rosa호가 미국의 영해를 떠날 때까지 감시하고 있던 Cape Yark호는 La Rosa호가 영해에서 벗어나자 정선신호를 발신하고 두

143) Randal Walker, *op. cit.*, p.209.

144) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.582.

145) *Ibid.*, p.583.

146) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.204.

번째 승선팀을 파견하여 La Rosa호를 체포하였다. 미 항소법원의 제5차 순회재판에서는 이 사건과 관련하여 미국 연안경비정의 La Rosa호 체포가 정당하지 못하다고 판결하였다. 그 근거로, 본 사건에서는 시각적 또는 청각적으로 발신되어져야 하는 정선신호가 두 번째 승선팀의 파견까지 즉시 이루어지지 않았고, 또한 12마일 이원에서 발신되었으므로 추적권이 정당하게 행사되었다고 볼 수 없다고 판결함으로써 미국 연안경비대측의 주장을 일축하였다. 147)

한편 상황에 따라, 위반선박이 추적당하고 있다는 것을 인지했다는 사실이 명백한 경우에는 정선신호를 요구하지 않는다는 주장이 제기되었었다. 이와 관련하여 1929년 The Newton Bay<sup>148)</sup>사건에 대한 재판에서는 정선신호의 실패가 미국의 연안경비정에 의해 공해상에서 추적된 영국 선박의 합법적인 체포행위를 약화시키는 것은 아니라고 판결하였다. 법원은 “선박에 대하여 반드시 정확한 정선신호를 발신해야 하는 것이 소위 말하는 추적권의 원칙이라고 여기지 않는다. 그 근거로 첫 번째, 관행적인 문제로서 강한 경적 소리 또는 발파에 의한 신호는 선박이 도망을 시도할 기회를 준다. 또한 두 번째는 연안경비의 체포를 피하려고 탈출하고자 시도했던 Newton Bay호의 행위는 미국의 연안경찰들이 자국의 법을 강제할 목적이었다는 것을 Newton Bay호의 선장과 선원들이 알고 있었다는 것을 명백히 보여준다.” 고 판결하였다. 따라서 본래 정선신호의 요구는 의심선박으로 하여금 선박을 멈추고 추적선의 점검을 기다릴 것을 의도하는데 반해 의심선박이 그 검사를 기다리지 아니할 의도가 명백할 때에 신호를 요구하는 것은 쓸모없는 절차가 된다고 주장하였다.<sup>149)</sup> 그러나 정선신호에 관한 요건은 공해협약 제23조 제3항 및 유엔해양법협약 제111조 제4항에도 명백히 명시됨에 따라 추적권을 행사하기 위하여 반드시 지켜져야 하는 전제조건

147) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.583.

148) 대서양 파이어 섬으로부터 8.25해리 떨어진 곳에서 순찰 중이던 미국의 연안경비선 The Gresham호가 주류 밀반입을 위하여 캐나다 Nova Scotia의 Halifax에서 미국의 Long Island로 향하던 영국 선적의 Newton Bay호를 발견하였다. 미국 연안경비선이 정선신호를 발신하기 전에 Newton Bay호는 공해로 도주하였고 이에 The Gresham호는 추적을 개시하였다. 45분여 간의 추적 끝에 Newton Bay호의 선체에 직접사격 하여 해안으로부터 13해리 떨어진 곳에서 정선시킨 후, 검색을 하였고 Newton Bay호에 화물목록 문서가 없다는 점, 주류 밀수품이 선적되어 있었다는 점에 근거하여 관세법 제584조 위반을 이유로 화물을 포함하여 선박 전체를 몰수하였다.

149) Robert C. Reuland, *op. cit.*, pp.583-584.

임이 틀림없다.

추적선에 의해 사용되는 일반적인 신호에 대해서는 주요 국가들이 국제신호서<sup>150)</sup>를 따르고 있으며 이에 대한 논란은 없다. 정선신호의 종류를 살펴보면 1927년 The Vinces호 사건에서 미국 연안으로 주류밀반입을 시도하던 Vinces호를 미국의 연안경비선 The Mascoutin호가 발견하여 처음에는 호각소리 및 확성기를 이용하여 정선명령을 하였고, Vinces호가 계속하여 도주하자 다수의 공포탄을 발사하였다. 이 사건에서 미국 연안경비선 The Mascoutin호가 정선신호에 사용한 수단들은 모두 인정되었다. 또한 1961년 The Red Crusader<sup>151)</sup> 사건에서는 덴마크의 어업지도선 Nidls Ebbesen호가 영국 국적의 불법어업선 Red Crusader호에 대한 정선신호의 수단으로 사이렌과 기적소리 및 탐조등을 이용하였으며 정선하지 아니하고 계속해서 도주하자 공포탄으로 경고사격을 하였다. 동 사건도 정선신호의 수단을 적절하게 사용하였음이 인정되었다.<sup>152)</sup> 따라서 일반적으로 시각적 정선신호 방법은 발광신호, 수기신호, 국제신호로서의 기류신호 등이 있고 청각적 정선신호 방법은 기적, 사이렌, 확성기 등이 관행상 널리 이용되고 있다.<sup>153)</sup>

### 3. 추적의 계속성

우엔해양법협약 제111조 제1항에서는 “추적이 중단되지 않는 한... 계속될 수 있다.” 라고 규정함으로써 도망선박에 대한 연안국의 관할권의 연결이 공해상까지 허용됨을 나타내고 있다. 추적의 계속성 요건은 피추적선이 분명하게 판별되어, 착오로 인한 부당한 집행행위가 발생하지 않도록 보장하고자 함이며, 추적이 한번 중단되면, 다시 재개될 수 없다.<sup>154)</sup>

150) 국제신호서에는 “대기 또는 거리상 국제신호서에 따른 깃발의 색깔을 구분하기 어려울 때” 세 가지의 원거리 신호를 세 가지 종류의 원거리 신호를 제시하였다.

a) cones, balls, drums

b) 정사각형 깃발, 삼각기, 깃발신호

c) 연안국의 고정된 수기 신호.

151) 본 논문 제4장 제4절 참조.

152) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.207.

153) 최종화, 현대국제해양법, (두남,2008), 149면.

154) Randal Walker, *op. cit.*, p.212.

대부분의 학자들이 계속적인 행사의 중요성을 강조했고, 1930년 헤이그 법전 회회의 동안에도 많은 정부대표들이 추적의 계속성 요건은 반드시 필요하다고 여겼다. 이에 따라 영해에 관한 결의안 부속서 제11조에서 “...추적이 계속되는 동안에 중단되어서는 안 된다.” 고 명시적으로 규정하였으며 동 내용이 1958년 공해협약 제23조 제1항에 반영되어 “추적은 외국선박이나 그 보조선 중 하나가 추적국의 내수나 영해 또는 접속수역 내에 있을 때 개시되어야 하며, 추적이 중단되지 않으면 영해 또는 접속수역 외측으로 계속될 수 있다.” 고 규정되었다. 또한 유엔해양법협약 제111조 제1항에도 같은 내용이 규정되어 있다.<sup>155)</sup>

한편, 추적의 계속성과 관련하여 중요한 부분이 바로 유엔해양법 협약 제111조 제6항 “정선명령을 발한 항공기는 선박을 직접 나포할 수 없는 경우, 동항공기가 요청한 연안국의 선박 또는 다른 항공기가 추적을 인수하기 위하여 도착할 때까지 선박을 스스로 적극 추적하여야 한다.” 는 규정이다. 추적은 연안국의 선박이나 항공기에 의해 실행될 수 있으며 또한 계속적인 추적을 하기 위하여 상호간 중계를 할 수도 있다. 따라서 추적의 계속성만 유지된다면 선박이나 항공기 상호간의 중계에 의한 추적은 국제법 위반을 발생시키지 않는다.<sup>156)</sup> 오늘날 과학기술의 발달로 다양한 형태의 중계를 통한 추적이 허용되는데, 수상비행기, 헬리콥터를 포함하는 어떠한 항공기의 종류이든지, 또는 부상을 조건으로 잠수함도 추적에 참가할 수 있다.<sup>157)</sup> 선박이나 항공기에 의한 중계에 있어서 가장 중요한 것은 추적의 계속성이 철저히 유지되어야한다는 것이다. 이러한 요건을 충족시키기 위해서는 최초의 추적선박이나 항공기는, 권한 있는 당국이 보냈거나 동 선박이나 항공기가 요청한 다른 선박이나 항공기가 추적을 인계받기 위하여 도착할 때까지 계속해서 추적을 해야 하며, 실제 추적과정 중 여러 단계의 중계를 동반할 경우에는 계속성이 유지되는 한 합법적인 추적권의 행사로 본다.<sup>158)</sup>

#### 4. 추적의 종료

155) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, pp.210-211.

156) *Ibid.*, p.223.

157) *Ibid.*, p.226.

158) *Ibid.*, p.227.

유엔해양법협약 제111조 제3항에서는 “추적권은 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 영해로 진입하는 순간 종료한다.” 고 규정하고 있다. 동 협약에서 다른 해역은 언급하지 않고, 단지 영해 내에서만 추적이 종료된다고 규정되어 있으므로 이는 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 접속수역, 대륙붕 또는 배타적 경제수역에 들어간 것만으로는 추적권이 종료되지 않음을 의미한다.<sup>159)</sup>

피추적선이 다른 국가의 영해에 진입하는 순간 추적권이 종료된다는 규칙의 근거는 제3국의 영해까지 추적이 계속되는 것은 다른 국가의 주권을 침해하는 것이기 때문이다. 게다가 모든 선박들은 외국의 영해에서 무해통항권을 향유하지만, 영해를 통하여 추적을 하거나 집행행위를 하는 것은 무해통항권의 범위에 속하지 않는다.<sup>160)</sup> 따라서 다른 나라의 영해 내까지 피추적선을 추적해 간다면 이는 국제법 위반이 된다.

한편, 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 진입하였다가 곧 공해로 다시 나오면 추적을 재개할 수 있는가에 대한 문제가 제기되었는데, 이 문제는 다음 제4장 제3절에서 자세히 살펴보도록 한다.

## 5. 위법한 추적권 행사에 대한 국제책임

유엔해양법협약 제111조 제8항은 “추적권의 행사를 정당화할 수 없는 상황에서, 영해 밖에서 피추적선이 정지되거나 나포된 경우 그로 인하여 입게 된 어떠한 손실이나 손해에 대해서도 추적국은 그 기국에 배상하여야 한다.” 고 규정하고 있다. 이는 추적권의 행사에 있어, 추적의 선행조건이나 그 결과에 대한 해석은 연안 당국의 재량에 어느 정도 맡겨져 있지만, 그 당국의 행위로 인한 자국의 국제책임을 야기 시킬 수 있다는 것을 인식하도록 함으로써 남용을 방지하고자 한다.<sup>161)</sup>

위법한 추적권의 행사로 인한 국가의 손해배상에 대한 문제는 1930년 헤이그 법전화회의와 그 이후 국제법위원회에서는 아무런 언급이 없었으나 1958년 제1

159) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.576.

160) Randal Walker, *op. cit.*, p.214.

161) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.253.

차 유엔해양법회의에서 영국 정부가 “연안국의 선박이 추적권의 행사에 대한 공해상의 정선과 나포를 정당화하지 못한다면, 그로 인하여 발생하는 손해나 손실을 보상하여야 한다.” 고 제안을 하였다. 이 제안은 각 국가대표들의 지지를 얻었고 제1차 유엔해양법회의 소위원회 제31차 회의에서 채택되어<sup>162)</sup> 1958년 공해협약 제23조 제7항 및 1982년 유엔해양법회의 제111조 제8항에 규정되었다.

책임이 발생하는 상황에 대해서 유엔해양법협약에서는 의심선박이 영해 밖에서 정선 또는 나포된 경우만을 규정하고 있다. 그러나 I’ m Alone호 사건<sup>163)</sup>과 같이 상황에 따라 심각한 손해 또는 피추적선의 침몰 등을 야기 시킬 수 있는 바, 이러한 결과가 추적권의 정당한 행사에 의한 것이라면 연안당국은 이러한 상황이 불가피하게 발생할 수밖에 없었음을 주장할 수 있어야 한다.<sup>164)</sup> 또한 동 협약 제8항에서도 추적권의 행사가 정당화 될 수 없는 상황에서만 배상을 하여야 한다고 규정하였으므로, 피추적선에 대한 의심이 나중에 정당하지 않은 것으로 판명된다고 하더라도 그 상황에서 추적권을 정당화 할 만큼 충분히 의심스러운 것이었다면, 배상을 하지 않아도 된다고 본다.<sup>165)</sup>

한편, 추적권의 부당한 행사로 인하여 국가 재산에 손해가 발생한 경우에는, 피해국은 필요한 요건만 준비하여 국제재판을 청구하거나 외교적 조치를 통하여 손해배상 청구를 할 수 있다.<sup>166)</sup> 개인의 선박이 손해를 입은 경우에는 선박의 소유주가 국가로 하여금 외교적 보호권에 입각한 절차에 착수하도록 설득시켜야 한다.<sup>167)</sup> 따라서 손해를 입은 선박의 소유자에 대하여 추적국의 권한 있는 행정 당국이나 사법당국이 국내적 구제의 절차를 허용하지 않거나 구제 완료 후에도 여전히 손해에 대한 구제가 불충분한 경우야 비로소 자국에 대하여 동 사안을 국제재판에 회부해줄 것을 요청할 수 있다.<sup>168)</sup>

162) *Ibid.*, p.254.

163) 본 논문 제2장 제2절 판례부분과 제4장 제4절 참조.

164) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.255.

165) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.577.

166) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.260.

167) Randal Walker, *op. cit.*, p.216.

168) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.262.



### 제3절 소결

유엔해양법협약상 추적권에 관한 규정은 추적권의 개시 및 절차, 그리고 종료에 이르기까지 비교적 상세히 규정되어 있으며, 추적권이 공해의 자유라는 대원칙의 예외인 만큼 그 남용을 방지하기 위하여 몇 가지 제한을 두고 있다. 우선 제1항의 외국선박이 연안국의 법령 또는 규정을 위반했다고 믿을 만한 충분한 이유, 제4항의 위반선박의 정확한 위치 확인 그리고 제8항의 부당한 추적권 행사로 인한 손해배상 조항이 그것이다. 또한 추적을 개시하기 전에 외국선박에 대하여 정선신호를 발신하여야 하고, 추적이 중단되어서는 안 되며, 연안국의 군함 또는 군용항공기, 그리고 정부업무에 사용 중임이 명백하게 표시되어 있고 연안 당국에 그러한 권한을 부여받은 선박 또는 항공기만이 추적권을 행사할 수 있다. 따라서 추적권을 행사하기 위해서는 상기의 요건들을 모두 충족하여야 하며, 하나의 요건이라도 충족되지 아니하면 추적권 행사의 적법성은 부인된다.

그러나, 상기의 상세한 규정에도 불구하고 유엔해양법협약상의 추적권을 현대에 그대로 적용하기에는 다소 한계가 있다. 1958년 공해협약상의 추적권과 비교하여 유엔해양법협약상의 추적권은 추적을 개시할 수 있는 관할수역이 내수, 영해, 접속수역에서 동 수역을 포함한 군도수역, 배타적 경제수역, 대륙붕, 그리고 배타적 경제수역과 대륙붕의 인공섬, 구조물 및 시설물 주변의 안전수역으로 확대되었다는 것 외에는 수정된 부분이 없다. 공해협약상의 추적권은 그 이전에 국가들이 전통적으로 행사해오던 국제관습법상의 추적권을 반영한 것이며, 유엔해양법협약은 그러한 공해협약상의 추적권을 그대로 답습하였다. 따라서, 오늘날 광활한 관할수역을 보호하고 위반선박을 감시하는데 다양한 과학기술을 사용하는 것이 가능해졌음에도 불구하고, 유엔해양법협약상 추적권 행사에 있어서 이러한 과학기술들이 허용될 수 있는지에 대해서는 분명치 않다. 또한 국제관습법상 추적권 행사시에 무력의 사용이 허용되어 왔지만 유엔해양법협약상에는 이와 관련된 규정이 없으며, 1930년 헤이그 국제법전편찬회의 때부터 제기되었던 추적권의 종료 후 재개에 관한 문제도 명확히 규정하지 않고 있다.



연안국은 그들의 관할수역에 설정된 법령을 적절하고 효과적으로 강제할 수 있기 위해서는 추적권 제도가 필수적이므로 현재 논란이 되고 있는 상기 문제들을 파악하고 이에 대한 태도를 분명하게 할 필요가 있다. 따라서 다음 장에서는 이러한 쟁점들을 자세히 검토하고 그와 관련된 판례들은 어떠한 입장을 취하고 있는지 자세히 알아보려고 한다.



## 제4장 유엔해양법협약상 추적권 행사의 현대적 쟁점

### 제1절 정선신호의 수단

#### 1. 문제제기

정선신호가 의심선박에 명확하게 전달되었을 때 개시된 추적이 합법적인 것으로 간주되기 때문에 추적 개시의 전제조건으로서 정선신호는 상당한 중요성을 지니고 있다.<sup>169)</sup> 전통적으로 정선신호는 시각적 또는 청각적으로 발신되어야 하고 무선통신장치(Radio)에 의한 신호는 제외되었는데,<sup>170)</sup> 이 무선통신장치에 의한 정선신호의 합법성 문제는 1930년 헤이그 국제법전편찬회의 및 1958년 제1차 유엔해양법회의에서도 제기되었다.<sup>171)</sup> 1930년 헤이그 국제법전편찬회의에서는 무선통신장치에 의한 정선신호와 관련하여 언급하기를,

“정확히 어떠한 시점에 추적권이 개시되었다고 볼 것인가? 만약 순시선이 위반행위가 발생하였음을 알리는 무선 메시지를 받은 후, 위반선박을 확인하지 아니하고 출발하였다면 이 행위를 추적권이 이미 시작되었다고 볼 수 있을 것인가? 결론은 ‘그렇지 않다’이다. 추적은 추적권을 행사하는 추적선이 스스로 외국선박의 존재를 확인하고, 그 위반선박이 인지할 수 있는 정선신호를 발신하기 전까지는 추적이 개시되었다고 볼 수 없다. 그러한 정선명령을 내릴 수 있는 거리에 대한 제한이 없기 때문에, 무선통신장치에 의해 전달되는 명령은 불충분하며, 남용을 피하기 위해서라도 인정될 수 없다.”<sup>172)</sup>

라고 하였다. 1958년 공해협약의 최종초안을 작성했던 1956년 국제법위원회에

169) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.204.

170) Randal Walker, *op. cit.*, p210.

171) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.204.

172) Douglas Grant Sherlock, *op. cit.*, p.63.

서는 이와 관련하여

“추적은 추적선이 영해 내의 외국선박을 발견하고, 규정된 정선신호를 보내기 전까지는 개시되었다고 볼 수 없다. 위원회는 남용을 방지하기 위하여, 어떠한 거리에서도 발신이 가능한 무선통신장치에 의한 정선신호를 허용하지 않는다. “시각적 또는 청각적 신호” 라는 단어는 매우 먼 거리에서 무선통신장치에 의해 발신되어지는 신호를 배제한다.”<sup>173)</sup>

라는 해석을 내놓았다. 따라서 상기 양 회의에 참석한 대부분의 정부대표들은 추적선과 위반선박간에 원거리 상의 무선통신장치(Radio)에 의한 정선신호는 “식별에 있어서의 착오의 가능성” (possibility of error in identification)이 있으며,<sup>174)</sup> 또한 이로 인한 남용의 가능성을 배제할 수 없기 때문에 합법적인 추적의 개시로 볼 수 없다는 의견에 동의<sup>175)</sup>하였다. 이 의견이 공해에 관한 제네바 협약 및 유엔해양법협약에 반영되어 오늘날까지 이르고 있다. 하지만, 1958년 공해협약 이후 50여년이 지난 지금, 과학기술의 발전으로 인하여 무선통신장치의 사용이 일반적일 뿐만 아니라 법집행활동의 공간적 범위가 확대되고 있는 현재에 위와 같은 해석이 통용될 수 있을 것인가에 대해서는 의문의 여지가 있다.<sup>176)</sup>

## 2. 논의 방향 및 관련 판례

최근 학자들 사이에서는 일부 상황에 한해 무선통신장치(Radio) 사용을 합법화 하자는 목소리를 내고 있으며, 추적선의 시야에 피추적선이 정확히 파악되기 전에는 무선통신장치에 의한 정선신호가 허용되어야 한다고 주장한다.<sup>177)</sup>

173) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.204.

174) Myres S. McDougal and William T. Burke, *op. cit.*, p.918.

175) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.204.

176) 김찬규, “추적권 행사 때 일어나는 제 문제 - 무기사용과 관련하여 -”, 서울법학, 제17권(2009), 164면.

177) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.319.

특히 Allen은 다음과 같이 의견을 피력하면서,

“정보통신의 발달은 정선신호가 시각적 또는 청각적 수단에 의해서만 발신되어야 한다는 요건과 대조적으로 추적권 원칙의 근본적인 목적을 생각하게끔 한다. 현재 항해사들은 보편적으로 무선통신장치로 의사소통을 하고 위성통신을 사용한다. 선원들은 무선통신장치에 의해 통신하는 것에 익숙해졌고 몇몇 선원들은 더 이상 기류신호 또는 섬광신호를 이해하지 못한다. 선박에서는 일상적으로 해난 또는 주파수 호출을 확인하기 위하여 전 시간 청음초소에 대기한다...” 178)

정선신호를 발신하는데 있어서 무선통신장치가 허용되어야 한다고 주장했다. 이때, 피추적 선박이 무선통신장치에 의한 정선신호를 명백히 인지한 경우에는 추적의 요건이 충족된다고 본다.<sup>179)</sup> 이 견해를 잘 보여주는 사례로는 M/V Saiga호 사건<sup>180)</sup>이 있다.

1997년 10월 28일 세인트빈센트 그레나딘에 임시 등록되어 있던 선박 M/V Saiga호가 기니아의 관세법 위반 혐의로 기니아 세관순찰선에 의해 추적 끝에 나포되었다. 세인트빈센트 그레나딘은 추적의 개시를 알리는 어떠한 시각적 또는 음향적 신호를 기니아 당국으로부터 받은 적이 없었다고 주장한데 반해 기니아는 M/V Saiga호에게 무선통신장치로 정선신호를 보냈으나 M/V Saiga호가 이를 무시하고 도주하였다고 주장하였다. 이에 재판소는 유엔해양법협약 제111조 제4항에서 요구되는 바대로 기니아가 추적권 개시 전에 M/V Saiga호에 대하여 시각적 또는 청각적 정선신호를 발신하였다는 증거를 찾지 못하였음을 이유로 기니아의 주장을 배척하고, 기니아가 추적권 행사의 절차를 위반하였다고 판결하였다.<sup>181)</sup> 판결문 상에는 기니아가 정선신호의 수단으로 사용한 무선통신장치의 유효성에 대해서 직접적으로 언급하지 않았지만, Anderson 판사가 개별 의견에서 말하기를

178) *Ibid.*, p.323.

179) *Ibid.*, p.319.

180) 본 사건과 관련한 자세한 사항은 본장 제4절 참조.

181) *M/V Saiga Case* (No.2), para.201.

“재판소는 40마일 이상의 거리상에서는 무선통신장치(Radio)에 의한 정선신호를 인정할 의지가 있었으나 Saiga호의 항해일지, 테이프 레코딩을 분석한 결과 사이가호가 무선통신장치신호에 의한 정선명령을 인식했다는 흔적을 찾지 못하였으므로 추적권의 정당한 개시를 인정할 만한 증거로 불충분 하다.”<sup>182)</sup>

라고 판시함으로써, 일정한 거리상에서 무선통신장치에 의한 정선명령을 인정할 여지가 있음을 나타내었다.<sup>183)</sup> 또한, 유엔해양법협약 제111조 제1항에서는 정선신호를 발신할 때, 의심선박과 추적선이 같은 수역 내에 존재할 것을 요구하지 않고, 나아가 추적선이 의심선박의 시각적 범위 내에 있을 것을 요구하지 않으므로,<sup>184)</sup> 시각적 또는 청각적 신호를 보낼 수 있는 범위 내에 도착하기 전에 추적당하고 있음을 알아채고 도망가는 피추적선에 대하여 무선통신장치에 의한 정선명령은 현실적으로 반드시 필요하다고 주장한다.<sup>185)</sup>

M/V Saiga호 사건에 앞서, 1995년 발생한 R. v Mills and others 사건에서는 무선통신장치에 의한 정선신호를 합법적인 추적권 행사의 절차로 인정하였는데 자세한 내용을 살펴보면 다음과 같다.

1993년 11월 9일 세인트빈센트 그레나딘에 등록된 선박 M/V Poseidon호는 2

182) *M/V Saiga Case (No.2)*, Separate Opinion of Justice Anderson.

“Even if the Tribunal had been willing in principle (and after due consideration of the point) to consider the possibility of accepting as an auditory signal a radio message sent over a distance of 40 miles or so, the alleged signal from P328 could still not have been deemed to constitute a valid signal in the absence of any evidence of : (1) the sending of the message from P328 (e.g. a recording on board P328 or an entry in its log book setting out the text of the order and the time of its transmission); and (2) more importantly, the receipt of the message by the *Saiga* and the latter’s understanding of the message as an order to stop by officials of Guinea (e.g. from the *Saiga*’s tape recordings of its incoming radio traffic or an entry in its log book). Moreover, there was other evidence which tended to show that, far from having received any intimation of the approach of the patrol vessels, the *Saiga* was taken completely by surprise by their arrival, whilst drifting outside Guinea’s EEZ, over four hours after the time of the alleged signal. In the circumstance, the Judgment in paragraph 151 rightly concludes that there was insufficient evidence to establish that an order was given and received.”

183) R.J. Barid, “Arrests in a Cold Climate – Shaping hot pursuit through State practice”, *Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers*, Vol.13(2009), p.10.

184) Randal Walker, *op. cit.*, p.210.

185) R.J. Barid, *op. cit.*, p.11.

천 4백만 유로화 상당의 대마초 6.25톤을 영국국적의 트롤선 Delvan호에 옮겨 실기 위하여<sup>186)</sup> 실리제도 서쪽 100마일 지점, 아일랜드의 남쪽 100마일 지점에서 조우하기로 되어 있었다. 미리 정보를 입수한 영국 관세청은 영국 호위함 Avenger호와 해군보조함대 Olna호 및 링스 헬리콥터로 추적팀을 꾸리고 M/V Poseidon호와 Delvan호를 주시하고 있었다. 화물을 옮기는 작업은 공해상에서 이루어졌으며, 작업이 끝나자 Delvan호는 영국의 영해로 진입하였고, M/V Poseidon호는 남서쪽 대서양 연안으로 돌아가고 있었다. 1993년 11월 12일 21시 Littlehampton항에 도착한 Delvan호는 양륙작업을 수행한 뒤 출항하기 직전에 영국의 해안부대에 의해 나포되었고, 공해상에 있던 M/V Poseidon호는 해석학적 현장성의 원칙을 적용하여 Delvan호와 밀접한 관련성이 있다고 보고 나포를 시도하였다.<sup>187)</sup> M/V Poseidon호에 근접하여 공중정지한 상태에서 M/V Poseidon호와 접촉을 시도하던 링스 헬리콥터는 채널 16의 VHF 라디오 신호를 이용하여 반복적으로 정선신호를 발신하였으나 어떠한 응답도 받지 못하였고, M/V Poseidon호가 계속 도주하자 이에 헬리콥터를 이용하여 승선을 시도하여 M/V Poseidon호를 나포하였다.<sup>188)</sup> M/V Poseidon호의 선원은 물론 대마초를 수입한 가담자들도 Croydon 형사법원에 기소되었다.

링스 헬리콥터의 VHF 신호에 의한 정선신호는 추적권의 합법적인 행사 조건을 위반했다는 피고인의 주장에 대하여 Devonshire 판사는 남용을 막기 위하여 무선통신장치에 의한 정선 명령을 허용하지 않는 국제법위원회의 의견을 존중하지만, 이것이 절대적인 금지를 의미하는 것은 아니라고 판시하였다. 특히 그는 VHF 라디오 신호는 현재 바다에서 선박들 간의 의사소통을 위한 표준방식으로 사용되고 있고, 국제전기통신협약에서 요구하고 있는 채널 16을 이용하고 있다는 사실에 주목하였다. 또한 Poseidon호의 함교에 VHF 라디오 시스템이 설치되어 있고 전파관리 규정이 비치되어 있었다는 점, 라디오로 정선명령을 전달하던 링스 헬리콥터가 Poseidon호에 가까이 접근하여 공중정지를 하고 있었던 점을 참작하여 본 사건에서 VHF 라디오 신호에 의한 정선명령은 추적권의

186) William C. Gilmore, *op. cit.*, p.950.

187) *Ibid.*, p.951.

188) *Ibid.*, p.952.



행사를 위한 협약의 전제조건을 준수하였다고 판결 내렸다.

동 판결에서 Devonshire 판사는 “현대과학기술은 1958년 이후 계속 변하고 있으며 법은 이러한 변화를 고려하여야 한다.”<sup>189)</sup>고 언급하면서 라디오 신호에 의한 정선명령을 합법하다고 판결하였지만 여기에는 논란이 있을 것으로 예상된다.

일반적으로 학자들은 무선통신장치에 의한 정선신호의 합법화를 특정한 상황에 한정하는 보조적 수단<sup>190)</sup>으로서 주장하는 것이지 시각적 또는 청각적 신호의 대체수단으로 인정하자는 것이 아니다. 즉 외국선박이 연안국의 관할수역 내에서 법령을 위반했다는 명백한 근거는 있지만 너무 멀리 떨어져 있거나, 기상악화로 인하여 시야확보가 어려운 경우에 추적선이 시각적 또는 청각적 신호를 발신할 수 있는 거리를 확보하기 위하여 접근하고 있음을 미리 알고 도주하는 상황을 방지하기 위하여 특정한 상황에 예외적으로 인정하자는 것이다. 그러나 본 사건에서 영국 측은 M/V Poseidon호의 마약운반 사실을 미리 입수하고 레이더를 통하여 Poseidon호와 Delvan호의 위치를 계속적으로 파악하고 있었으며,<sup>191)</sup> 결정적으로 링스 헬리콥터가 VHF 라디오 신호를 발신할 당시에는 Poseidon호와 매우 근접한 거리에서 공중정지의 상태였고,<sup>192)</sup> 링스 헬리콥터 외에 한 대의 헬리콥터가 대기 중이었다.<sup>193)</sup> 따라서 무선통신장치를 사용하여 정선명령을 내려야 할 만큼 예외적이거나 특수한 상황도 아니었고, 충분히 시각적 또는 청각적 신호를 발신할 수 있는 상황이었던 것으로 파악된다. Devonshire 판사는 자국의 형사법의 효과적인 집행을 위하여 1958년 공해에 관한 제네바협약 제23조의 추적권 규정을 재해석하여 무선통신장치에 의한 정선명령의 합법화를 이끌어 냈다. 그러나 이러한 해석은 극히 예외적으로 적용되어야 할 사항임에도 불구하고 불필요한 상황에 까지 적용함으로써 동 협약의 입안과정 및 오랜 기간 동안 쌓아왔던 국제법 규칙의 중심적 가치들을 등한시한 판결이라 생각된다.

189) *Ibid.*, p.951.

190) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.335.

191) William C. Gilmore, *op. cit.*, p.951.

192) *Ibid.*, p.952.

193) *Ibid.*, p.950.



### 3. 소결

추적권에 대한 성문화 작업 당시, 무선통신 장치에 의한 정선신호가 허용되지 못한 이유는 식별에 있어서의 착오의 문제와 남용의 우려 때문이었다. 현대에는 과학기술이 현저히 발달하여 피추적선의 무선통신장치에 의해 보내진 신호를 인식할 수 있는 능력이 있는 만큼 착오의 가능성은 매우 낮으므로, 무선통신장치에 의한 정선명령을 인정하지 않을 충분한 이유가 없다고 보여 진다. 또한 M/V Saiga호 Case에서도 일정한 거리상에서 추적선이 발신한 무선통신에 의한 정선신호를 피추적선이 인식하였다면 이를 인정할 여지가 있었음을 보여주고 있다. 다만, 무선통신장치에 의한 정선신호의 발신은 시각적 또는 청각적 신호의 대체수단이 아닌 특정한 상황에 한정하는 보조적 수단임을 고려하여야 한다. 따라서 시각적 또는 청각적 신호의 발신이 가능함에도 불구하고 무선통신장치에 의하여 정선명령을 하였다면 이는 남용으로 정당하지 못한 추적권의 개시가 될 것이다.

## 제2절 추적의 중단 기준

### 1. 논의방향

추적의 중단을 구성하는 내용은 유엔해양법협약에 규정되어 있지 않지만, 일반적으로 추적이 중단되는 원인으로는 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫 번째는 자연적 원인에 의한 중단으로 심한 안개, 태풍, 어둠 등과 같은 기후조건에 의한 중단, 두 번째는 추적선의 기계고장으로 인한 일시적 중단, 세 번째는 피추적선박이 도주하면서 남긴 증거를 수집하기 위한 중단이다. 국가관행상 자연적 이유와 도망선박의 증거를 수집하기 위한 중단은 추적의 중단으로 보지 않으며<sup>194)</sup> 즉시 추적을 재개할 수 있다. 또한 최소한의 시간적 공백은 *de*

194) 추적선 The Kestrel호가 캐나다 영해에서 불법어로행위를 하는 The North호의 소형선을 나포하기 위해 일시적으로 정지를 하였던 것이 추적의 중단이 아닌가하는 문제가 제기되었으나 The Kestrel호가 The North호의 소형선을 나포하기 위해 항로를 조금 이탈하여 정지한 것은 추적의 중단이 아니다 라고 판결. 김현수, 전제논문, 356면.

*minimis*(사소한 사항)에 해당하므로 추적을 재개하는데 있어 장애가 되지 않는다. 추적선의 기계 결함으로 인한 추적 중단의 경우는 상황에 따라 판단하는데, 기계결함 선박과 교대하여 계속 추적권을 행사할 선박사이의 교대가 합리적인 범위내의 시간에 이루어지면 중단으로 보지 않는다.<sup>195)</sup>

이때, 추적권에 대한 전통적인 관념에 의하면 추적은 시각적으로 중단없이 계속되어야 하고, 이것은 추적선과 피추적선과의 지속적인 접촉을 의미한다.<sup>196)</sup> 그러나 최근, 기상악화의 경우에는 레이더에 의해서 근접함 없이 피추적선의 위치추적이 가능하기 때문에 추적선은 피추적선에 대하여 시각적인 접촉을 유지할 필요가 없다는 주장이 제기되고 있다.<sup>197)</sup> 이와 관련하여 Baird는 “시각적 접촉을 상실하는 것만으로 추적의 중단을 구성할 수 없다.”<sup>198)</sup>고 하였으며, Allen은 “추적이 계속되는 동안에 시각적 관측만이 피추적선과의 접촉을 유지할 수 있는 유일한 수단이라는 전통적인 개념은 낡은 생각이다. 현대의 과학기술의 발전은 시각적 관측 없이도 선박의 식별이 정확하게 유지될 수 있도록 만든다. 추적을 유지하는데 있어 레이더 관측의 합법적인 역할을 부정하는 것은 모순이다.”<sup>199)</sup>라고 주장하며 특정상황에서 레이더 관측을 허용할 것을 제시하고 있다. 그러나, 레이더 관측은 시각적 또는 청각적 접촉 없이도 먼 거리로부터의 관찰이 가능하기 때문에 남용의 여지가 매우 크며, 자연적인 이유에 의한 시각적 접촉의 일시적 중단은 해석상 추적의 재개가 불가능한 중단으로 보지 않기 때문에 동 사안은 신중한 접근이 필요할 것으로 보인다.

한편, 추적당국의 관현이 피추적선에 승선하여 서류조사 및 기타 수색을 하고 아무런 조치없이 출발을 시킨다면, 그 이후에는 다시 추적을 할 수 없다.<sup>200)</sup>

195) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.320.

196) *Ibid.*, p.324.

197) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.212.

198) R.J. Barid, *op. cit.*, p.15.

199) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.324.

200) 캐나다 밀수선 The I' m Alone호가 미국 관세선 The Wolcott호에게 발견되어 추적을 당하던 중 The I' m Alone호에 접근하여 관세선의 선장이 밀수선의 선박으로 올라가 약 1시간 동안 타협을 하며 화물의 서류조사를 요구하였으나 거절당하고 다시 돌아와 추적을 계속하였다. 이 사건에서 캐나다는 The Wolcott호의 선장이 하선하여 I' m Alone호에 승선하여 화물과 서류조사를 요구하였을 때 이미 추적이 중단된 것이므로 The Wolcott호는 다시 추적을 할 수 없다고 하였다. 이에 대하여 미국 정부는 상기의 사유가 추적이 중단된 것으로 간주될 수 있도록 충분한 이유가 되지 못하며, 이는 일시적 정지에 불과하다고 하였다.

승선하여 조사를 행한 것은 추적의 목적을 실제로 달성하였으므로 이는 추적의 종료로 간주되기 때문이며, 따라서 서류검사 및 수색이후 추적을 다시 재개한다면 추적의 남용이 된다고 본다.<sup>201)</sup>

## 2. 소결

전통적으로 추적권은 연안국의 법령 위반에 대하여 외국선박을 즉각적으로 긴급하게 추적하면서 시각적인 접촉을 유지할 것을 의미하는 바, 레이더 관측은 시각적인 접촉 없이도 먼 거리에서 관찰이 가능하므로 남용의 여지가 매우 크다. 기상악화의 경우에 한정하자는 의견에 대해서도, 앞서 설명하였듯이 기후적 조건으로 인한 중단은 추적을 재개할 수 없는 중단으로 보지 아니하므로 설득력이 없어 보인다. 따라서 레이더의 이용은 위반선박의 위치를 확인하는 수단으로 한정하여야 하고, 위치를 확인한 후에는 즉시 추적을 재개하여야 할 것으로 생각된다.

### 제3절 추적의 종료와 재개의 가능성

#### 1. 문제의 제기

앞서 제3장에서 살펴본 바와 같이, 무리한 추적권의 행사로 선박의 국적국 또는 제3국의 영토주권에 대한 침해를 막고자<sup>202)</sup> 유엔해양법협약에서는 추적당하는 선박이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 들어가면 그와 동시에 추적권은 소멸한다고 규정하였다. 추적권의 종료에 관한 규정에 대해서는 이견이 없지만 국적국 또는 제3국의 영해에 진입했던 선박이 다시 공해상으로 나오는 경우에 재추적이 가능한지에 대해서는 논란의 여지가 있다.

실제로 추적권의 재개 문제는 1930년 헤이그국제법전편찬회의에서 이탈리아의 대표 Giannini에 의해서 처음 제기되었다. 그가 피추적선이 외국의 영해에서

201) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, pp.213-214.

202) 홍성필, “국내해양법의 국내적 적용에 관한 고찰 - M/V “Tyumen” 호 사건 판결을 중심으로”, 대한국제법학회, 제52권 제2호(2007), 509면.

3분 이상 머무르지 않는 경우에는 추적의 재개를 허용하자는 제안을 하자, 네덜란드의 해군제독 Surie은 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 12시간 이상 머무르지 않으면 추적이 재개될 수 있을 것이라고 대답하였다. Surie의 대답이 다른 국가들 대부분의 동의를 얻었지만 본 회의에서는 추적의 재개와 관련된 결정을 회피하였다.<sup>203)</sup> 이후 1958년 제1차 유엔해양법회의에서도 덴마크 대표<sup>204)</sup>와 파키스탄 대표<sup>205)</sup>에 의해 추적권의 재개 문제가 또 한 번 거론되었지만 1958년 공해협약의 추적권 조항에 끝내 반영되지 못했다.

## 2. 추적의 재개에 관한 견해

추적권이 종료 된 후 재개에 관련한 문제에 대해서는 학자들 간에 의견이 일치하지 않는다. Colombos는

“추적권 자체가 공해상에서의 항해의 자유 원칙에 대한 예외라는 점을 감안하여야 하며, 따라서 피추적선이 나타날 때까지 추적선이 영해 밖에서 대기하고 있는 것은 항해의 자유원칙의 예외인 추적권을 연장시키는 행위이므로 제고되어야 한다.”

고 주장하였다. 이에 Nicholas M. Poulantzas 역시

“피추적선이 타국의 영해에 들어가는 순간 추적권은 종료되고 연안국과 선박 사이에 있던 관할권의 연결고리가 단절된다. 따라서 선박이 다시 공해상으로 나오더라도 이를 추적할 수 있는 근거인 관할권이 이미 사라졌으므로 추적을 재개할 수 없다고 보며, 더욱이 공해협약에서는 추적의 중단이 아닌 추적권의

203) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.230.

204) “피추적선이 영해에서 정박이나 계류 없이 추적선의 시야내에서 머무른 후 6시간 이내에 떠난다면 추적은 재개될 수 있다.” *Ibid.*, p.230.

205) “도망선박이 자국 또는 제3국의 영해에 진입하자마자 추적권이 종료한다고 규정되어 있는 협약 제47조의 규칙은, 연안국의 법을 위반한 외국선박이 인접국의 영해에 들어감으로써 추적을 회피하는 것을 가능하게 한다. 따라서 이러한 경우에는 본 조항에 쌍방향 합의에 의한 범죄자 인도를 보장하는 등의 적절한 처리방안과 관련 사항을 포함시켜야 한다.” *Ibid.*

종료를 명확하게 규정하고 있다.

다만, 추적국은 그 대신에 선박 또는 개인의 국적국에 대하여 인도 요청을 할 수 있을 것이다.” 206)

라는 의견을 피력하며 추적의 재개를 반대하였다. 반면에 McDougal과 Burke는

“피추적선이 공해상에 다시 나타나자마자 추적을 재개 할 수 없다는 것에 대해서는 충분한 근거가 없어 보인다. 위반행위 직후 즉시 추적과 체포가 발생한 경우보다 이러한 시간적 간격을 둔 후에 선박을 추적하거나 체포하는 것이 항해상의 이익을 침해하지 않는다. 또한 추적국으로서도 피추적선이 타국의 영해에 들어갔다가 다시 공해에 나오는 것을 계속 관찰하고 다시 추적하여 나포하는 것도 상당한 돈과 시간이 소요되기 때문에 경미한 법령 위반에 대해서까지 추적권을 남용할 가능성은 낮다.” 207)

고 지적하였다. Baird 또한 선박이 제3국의 영해에 진입함으로써 연안국과 피추적 사이의 관할권상의 연결고리가 간단히 소멸된다고 볼 수 없으며, 나포를 피하기 위하여 고의로 제3국의 영해로 진입하는 경우에는 협약 제111조에 의한 보호는 부정되어야 한다는 의견을 피력했다.<sup>208)</sup>

### 3. 추적의 재개를 정당화 하는 행위

만약 국제법이 추적의 재개를 허용하지 않는다면, 피추적선은 자국 또는 제3국의 영해를 이용하여 범법행위를 없애버리는 수단으로 사용함에 따라 국제질서에 혼란을 야기 시킬 것이고, 추적의 재개를 허용한다면, 선박에 대한 기국의 배타적 관할권을 축소하는 결과를 가지고 오게 된다.<sup>209)</sup> 따라서 추적의 재개를

206) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.231.

207) Mures S. McDougal & William T. Burke, *op. cit.*, p.898.

208) R.J. Barid, *op. cit.*, p.15.

허용하는 범위도 가장 필요한 경우에만 예외적으로 인정되어야 한다.

이와 관련하여, 피추적선이 추적선의 범망을 피하기 위하여 제3국의 영해를 신속히 통과하지 아니하고 추적선이 돌아가길 기다리는 목적으로 타국의 영해에 일시적으로 머무르거나 영해의 경계선을 따라 느린 속도로 항행하는 경우에는 피추적선이 공해로 다시 진입하면 추적을 재개할 수 있다고 본다.<sup>210)</sup> 유엔 해양법협약 제111조 제3항에 내포되어 있는 추적권 소멸의 목적은 기국의 배타적 관할권을 보호하기 위한 목적이 아니라, 제3국의 영토주권을 방지하기 위함이다.<sup>211)</sup> 따라서 규정된 법을 정당하지 못한 방법으로 이용하여 규정회피행위(in fraudem legis)<sup>212)</sup>를 한 선박에 대하여 협약상의 추적권 소멸 규정을 이유로 연안국의 법집행 관할권을 면제하는 것은 협약의 목적에도 부합하지 않을 뿐 아니라 법적 정의에도 어긋난다 할 수 있다.

또한 타국의 영해에 일시적으로 머무르거나 느린 속도로 항행하는 경우 등과 같은 피추적선의 행위는 유엔 해양법협약상 신속하고 계속적인 무해통항<sup>213)</sup>의 요건을 충족하지 못한다.<sup>214)</sup> 타국의 영해가 체포를 피하려는 도망선박의 안전한 피난처로 제공되어서는 아니 되므로,<sup>215)</sup> 이러한 경우에는 피추적선의 무해통항권이 인정되지 않는다. 결론적으로, 추적의 종료 여부는 사건의 특별한 상황에 따라 달라지며, 피추적선이 영해에 머무르는 시간을 주의해야 할 것이다.

#### 4. 관련 판례

판례를 살펴보면, 우리나라에서 2006년에 추적의 재개와 관련된 사건이 있었다.<sup>216)</sup>

2006년 1월 당시 러시아 법인 Trans Marine Service에 임차 되어있던 M/V

209) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.581.

210) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.231.

211) Randal Walker, *op. cit.*, p.215.

212) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.231.

213) 유엔해양법협약 제18조 제2항 전문 “통항은 계속적이고 신속하여야 한다.”

214) R.J. Barid, *op. cit.*, p.13.

215) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.579.

216) 서울중앙지방법원 제16민사부 2007.1.18.; 선고 2006가합(본소)36580 비용상환, 2006가합 73893(반소) 손해배상(기) 판결.



Tyumen호는 1월 20일 러시아 올가그리모리스끼 끄라그항에서 원목 약16,000개를 싣고 출항하여 중국 타이산항으로 항해하던 중 1월 23일 한국 배타적경제수역 해상에서 높은 파도를 만나 선체가 기울면서 갑판에 적재된 원목 중 2,000여 개를 해상으로 유출시켰다.<sup>217)</sup> 우리 해경은 경비함을 파견하여 원목 수거 등 사고를 수습하도록 하였고, M/V Tyumen호를 포항항으로 호송하면서 공유수면관리법 13조 제1항 제2항<sup>218)</sup> 등에 근거하여 선장 및 선박소유자에게 유출된 원목을 직접 수거하거나, 한국 정부의 원목 수거 후 그 수거의 비용이 청구될 것임을 통지하였다.<sup>219)</sup> 1월 24일 해경 경비함의 호송을 받으며 포항으로 향하던 중 M/V Tyumen호가 아무런 통보 없이 갑자기 항로를 이탈하여 도주를 시작하였고, 경비함이 추적·나포하려 하자 선박자동식별시스템(AIS)을 고의로 끄고 일본영해로 진입하였다.<sup>220)</sup> 유출된 원목이 조류를 따라 확산 될 것을 우려한 당시 해양수산부는 1월 25일부터 2일 6일까지 원목 제거작업에 나서 총 806개의 원목을 회수하였다. 우리 해경은 M/V Tyumen호가 일본 영해로 진입한 후에도 선박자동식별시스템의 발신신호를 계속 추적하면서 행적을 쫓던 중, 이틀 뒤 1월 26일에 제주도 남쪽 우리 배타적 경제수역으로 진입한 정황을 포착하고 해당 수역으로 경비함 및 항공기를 급파하여 정선명령을 발포였고 이에 불응하자 마라도 남방 해상에서 M/V Tyumen호를 나포하여 제주도 화순항으로 예인한 뒤 억류하였다.<sup>221)</sup>

M/V Tyumen호 측은 추적 중에 본 선박이 일본국 영해로 진입함으로써 한국 측의 추적권은 중국적으로 소멸되었음에도 불구하고 그 후에도 계속 추적권을 행사하였으므로, 일본의 영해 진입 후에 진행된 추적행위는 유엔해양법협약을

217) 홍성필, 전제논문, 493면.

218) [공유수면관리법 제13조 (방치선박 등의 제거)]

① 관리청은 전복·침몰·방치 또는 계류된 선박이나 방치된 폐자재 기타의 물건이 공유수면의 효용을 해하거나 수질오염을 발생시킬 우려가 있다고 인정하는 경우에는 그 소유자 또는 점유자에게 물건 등의 제거를 명할 수 있다.

② 관리청은 물건 등의 소유자 또는 점유자가 제1항의 규정에 의한 명령을 이행하지 아니하거나 그 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 물건 등을 제거할 수 있다. 이 경우 물건 등의 제거에 쓰여진 비용은 당해 물건 등의 소유자 또는 점유자의 부담으로 하되, 물건 등의 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 물건 등을 처분하여 그 비용을 충당할 수 있다.

219) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 4면.

220) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 5면.

221) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 6면.

어긴 것이라는 주장하였다.<sup>222)</sup> 이에 우리 재판부는 유엔해양법협약 제111조 제3항에서 추적권의 소멸을 규정한 취지는 추적권을 행사하던 국가의 영토관할권이 피추적선의 국적국 내지 제3국의 영토관할권과 충돌하게 되는 것을 방지하기 위한 것임을 지적하며, M/V Tyumen호가 일본의 영해로 진입한 후에도 해경 측은 추적의사를 포기함이 없이 선박자동식별시스템의 발신신호를 이용하여 계속적으로 추적을 시도하였던 점, M/V Tyumen호는 추적을 회피하기 위하여 고의로 선박자동식별시스템을 끄고 일본 영해로 진입하였으나 불과 이틀 후 우리 배타적 경제수역으로 들어온 점들 들어 동 사건에서의 추적은 전체로서 단일한 추적권 행사가 계속된 것으로 볼 수 있다고 하였다. 또한 단일한 추적권으로 볼 수 없다고 하더라도 M/V Tyumen호의 일본 영해 진입으로 추적권이 일단 소멸된 후, 우리측 배타적 경제수역에 들어온 시점에 별도의 추적권이 행사된 것으로 볼 수 있다고 판시하며<sup>223)</sup>, M/V Tyumen호 측의 손해배상 판결을 내렸다.

본 판결에서는 국내법뿐만 아니라 추적권이라는 국제법 원칙에 대한 판결도 함께 내림으로써 향후 있을 유사한 사건에 좋은 참고가 될 것이지만, 이를 해석하는데 있어서는 다소 아쉬움이 있다.

우선, 추적권의 종료에 관한 해석에 있어서 재판부는 “추적을 개시하게 된 동기·사유, 추적의 여건이 변경됨으로써 그 판단에 따라 주관적으로는 추적의사를 포기하고 객관적으로 추적행위를 그만 둔 상태”를 추적의 중단<sup>224)</sup>으로 보고 추적의 종료와 구별하여, M/V Tyumen호가 일본의 영해로 진입함으로써 추적권이 종료된 사안을 객관적으로 추적행위를 그만 둔 상태, 즉 추적의 중단으로 해석하였다. 그러나 유엔해양법협약상 추적권의 중단과 종료는 명확하게 구별되어 있으며, 추적의 재개를 합법화하기 위하여 유엔해양법협약상 명시적으로 규정되어 있는 추적의 소멸 규정<sup>225)</sup>을 추적의 중단으로 해석한 것은 협약상의 추적권을 전반적으로 이해하지 못한 해석이라 생각된다.

또한 앞서 살펴본 바와 같이 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 진입하

222) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 20면.

223) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 23면.

224) 선고 2006가합(본소)36580 비용상환 사건 판결문, 23면.

225) 유엔해양법협약 제111조 제3항.

있던 선박이 공해상으로 다시 나오는 경우 추적권의 재개가 허용되기 위해서는 피추적선이 타국의 영해에 머물렀던 시간이 중요한 요소로 작용한다. 동 사안에 관하여 1930년 헤이그 국제법전편찬회의<sup>226)</sup> 및 1958년 제네바 유엔해양법회의<sup>227)</sup>의 논의과정을 살펴보다라도 M/V Tyumen호가 일본의 영해에 들어간 후 우리 측의 배타적 경제수역에 재진입하기까지 걸린 이틀간의 시간을 범망을 피하기 위한 일시적인 회피라고 단정 짓기는 다소 문제의 여지가 있으며, 동 사안에서 추적을 재개한 행위가 합법적이었다고 판단하기는 어렵다고 생각된다.

다만, M/V Tyumen호가 우리측 관할수역으로 재진입 하던 시점에 동 선박은 공유수면관리법 규정에 의한 한국 측의 지시에 따라 원목들을 처리하거나 그 비용을 부담할 의무를 여전히 안고 있었으므로, 이를 근거로 외교적인 경로를 통하여 손해배상을 청구하거나, 사고 발생 당시 사고관련 문제를 처리하기 위하여 연락을 취했던 보험회사에 대하여 손해배상을 청구하는 방안을 생각해 볼 수 있을 것이다.

## 5. 소결

피추적선이 기국 또는 제3국의 영해에 진입하였다가 즉시 공해상으로 나오는 경우 추적이 재개될 수 있는지의 문제는 1930년 국제법전편찬회의 때 처음 제기되었다. 그 후 1958년 제1차 유엔해양법회의 동안에도 제기되었지만 다른 국가들의 지지를 얻지 못했는데 그 이유로, 연안국의 법령을 위반하는 대부분의 선박은 어선이었고, 그 당시 선박의 기술로는 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 영해로 진입하기 전에 대부분 나포되었으므로 실효성이 없는 규정이라 판단하였기 때문이다. 그러나 현재는 선박기술이 현저히 발전된 만큼 재고되어야 할 문제임이 틀림없다. 따라서 피추적선이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 일시적으로 머무른다가거나 영해의 경계선을 따라 느리게 항행하는 경우에는 추적선의 범망을 피하고자 함이 분명하고, 규정된 법을 정당하지 못한 방법으로 이

226) 1930년 헤이그 국제법전편찬회의에서는 이탈리아 대표는 3분 이상, 네덜란드 대표는 12시간 이상 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 머무르지 않으면 추적은 재개될 수 있다고 제안.

227) 1958년 제네바 해양법 회의에서는 덴마크 대표가 6시간 이상 제안.

용하는 선박에 대하여 위반행위를 면제하는 것은 협약의 목적에 부합하지 않으므로 동 선박이 공해로 다시 진입하는 경우에는 추적을 재개할 수 있다고 할 것이다. 그러나 추적권이 기국주의 및 공해자유 원칙의 예외인 것처럼, 추적을 재개하는 행위도 협약상의 추적권의 소멸 규정에 대한 예외이므로 매우 엄격하게 해석되어야 함이 마땅하다. 특히 우리나라는 중국 및 일본과 인접해있고, 영해까지의 거리가 가깝기 때문에 M/V Tyumen호 사건과 유사한 사건이 많이 발생할 것으로 예상된다. 따라서 차후 논쟁이 발생하지 않도록 유엔해양법협약상의 추적권 규정을 정확하게 이해하고, 동 사건과 관련된 전반적인 논의 과정을 고려하여, 엄격하게 해석된 이론을 정립하는 것이 무엇보다 중요할 것으로 보인다.

## 제4절 추적권 행사시 무력 사용의 가능성

### 1. 일반원칙

해상에서 외국선박에 대한 법집행조치로서의 무력의 행사를 규율하는 국제법은 기본적으로 국가관행과 판례를 중심으로 하는 국제관습법에 의해 발전되어 왔다. 원칙적으로 국제법상 법집행조치를 위한 외국선박에 대한 무력의 사용이 허용되고 있음에도 불구하고,<sup>228)</sup> 1982년 유엔해양법협약에는 연안국이 정선, 승선, 검색, 나포 등과 같은 법집행조치를 취할 수 있다고만 규정하고 있을 뿐, 동 조치를 취함에 있어 무력을 사용할 수 있느냐의 여부에 대해서는 규정이 없다. 한편, 여기서 말하는 무력은 유엔 헌장 제2조의 4 및 유엔해양법협약 제301조에 규정된 “힘의 위협 또는 힘의 사용”(threat or use of force)이 뜻하는 군사력(force)에 해당하는 것은 아님을 유의해야 한다.<sup>229)</sup>

법집행조치 시 무력의 사용에 관한 국제규정을 찾아보면, ‘1995년 공해어업 이행협정’ 제22조 제1항 (f)에서는 자기 방어적인 수단과 직무집행의 이행에

228) 이용희, “연안국 법집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 고찰”, 해사법연구, 제21권 제1호(2009), 126면.

229) 김찬규, 전계논문, 164면.

필요한 경우에 국한하여 최소한의 무력사용만을 인정하는 ‘비례성의 원칙’과 ‘필요성의 원칙’을 수용하고 있다. 1979년 유엔총회 결의(34/169) ‘법집행 공직자의 행동강령’ 제3조에서는 “법집행 관리는 그들의 임무를 수행함에 있어 반드시 필요한 경우에 그에 필요한 정도로만 무력을 사용할 수 있다.”라고 규정하고 있다. 마지막으로 1990년 ‘범죄예방과 범법자 처리에 관한 제8차 유엔의회’에서 채택된 내용을 살펴보면 제4원칙에서는 무기의 사용이 최후적 수단이어야 함을 강조하였고, 제5원칙에서는 불가피하게 무기사용을 해야 할 경우, 목적달성에 비례한 무기사용 · 무기사용으로 인한 손해와 부상의 최소화 · 인명존중 등을 이행해야 함을 규정하고 있으며 그 외에 제9원칙에서는 정당방위와 긴급피난의 경우이외에는 사람에 대한 무기의 사용을 금지하고 있다.<sup>230)</sup>

추적권의 행사에 있어서도 무력의 사용을 오랜 기간 해왔음에도 불구하고 유엔해양법협약 제111조에는 이와 관련 규정이 없으며, 추적권 행사시의 무력사용에 관한 규칙들은 판례를 통하여 축적되어왔다.<sup>231)</sup> 그 내용을 살펴보면, 추적권 행사시 가능한 한 무력의 사용은 회피되어야 하고, 비무력적 조치를 다하였음에도 불구하고 법집행의 목적을 달성할 수 없거나 정당방위 또는 긴급피난의 경우와 같은, 극히 예외적인 경우에만 무기의 사용을 포함한 무력행사가 인정되고 있으며 그 정도도 목적 달성에 필요한 최소한의 것이어야 한다.<sup>232)</sup> 또한 어떠한 상황에서 무력의 사용이 정당화 되는가의 여부는 피추적선의 위반혐의 사실과 이를 입증할 수 있는 증거 및 나포과정에서 피추적선의 저항의 정도를 종합하여 판단해야 한다.<sup>233)</sup>

## 2. 무력사용으로 인한 분쟁 사례 및 판례

### 1) I' m Alone case

230) 이용희, 전계논문, 143면.

231) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.319.

232) 이용희, 전계논문, 150면.

233) Robert C. Reuland, *op. cit.*, p.585.



1929년 3월 20일, 캐나다 선박의 영국선박 I' m Alone호가 밀수용 주류품을 싣고 뉴스코틀랜드에서 버뮤다로 향하던 중, 미국 루이지애나 해안 12해리 내의 지점에서 미국의 관세선 Wolcott호에 의해 정선명령을 받았지만 불응하고 공해상으로 도주하였다.<sup>234)</sup> 당시 미국은 1922년 자국의 관세법 적용을 3해리의 영해 외측 12해리까지 확장하고 외국선박에 대한 임검권을 강화시켰으며, 1924년에는 영국과 주류밀수입금지조약을 체결하였다.<sup>235)</sup> 이 사실을 인식하지 못했던 I' m Alone호는 미국 연안으로부터 200해리 지점까지 Wolcott호가 반복해서 경고사격을 하며 추적을 하였지만 계속해서 도주하였고, 미국의 관세청은 The Dexter호를 추적에 합류토록 하였다. I' m Alone호의 계속된 불응에 The Dexter호는 포격을 가하기 시작하였고, 225해리 지점에서 I' m Alone호가 격침되었다.<sup>236)</sup>

본 사건을 맡은 합동중재위원회는 최종보고서에서 “제시된 제반 사항을 전제로 한다면, 미국은 협약에 따라 용의 선박에의 승선, 나포 및 항구로의 연행이라는 목적을 실현시키기 위해 필요하고도 합리적인 힘(necessary and reasonable force)을 사용할 수 있다. 그리고 만일 격침이 그러한 목적을 위해 필요하고도 합리적인 힘의 행사의 결과 우연히(incidentally) 일어난 것이라면 추적선박은 전혀 비난받지 않을 수 있다. 그러나 본 위원회는 미국 측의 고의적인 격침행위는 국제법의 여하한 원칙에 의해서도 정당화될 수 없는 것이었다고 생각한다.” 고 판시하였고, 미국 측에 대하여 손해배상을 명령하였다.<sup>237)</sup>

동 판결은 추적권 행사시 허용 가능한 무력행사의 기준을 제시한 첫 판례라고 할 수 있는데, 판결에 따라 경고 및 나포 목적을 위한 정선명령에 불응하고 계속해서 도주하는 선박을 일시적으로 무능케 할 정도의 무력사용은 허용되나, 피추적선에 대한 고의적 격침은 국제법상 인정되지 않았다. 다만 추적 중 사고로 인한 침몰의 경우에는 추적선에 책임을 물을 수 없다는 기준이 정해졌다.<sup>238)</sup>

234) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.64.

235) 김현수, 전계논문, 368면.

236) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.65.

237) 김찬규, 전계논문, 169면.

238) 이용희, 전계논문, 147면.



## 2) The Red Crusader case

1961년 5월 29일, 덴마크 어업지도선 Niels Ebbesen호는 페로스 제도 해군으로부터 덴마크 수역 내에 영국어선이 있다는 보고를 받았고 이내 불법어업을 하던 영국의 트롤어선 Red Crusader호를 발견하였다. 임검을 위하여 승선한 덴마크 어업관리인을 감금하고 도주하기 시작한<sup>239)</sup>Red Crusader호는 계속해서 Niels Ebbesen호의 정선명령에 불응하였다. 이에 Niels Ebbesen호가 Red Crusader호의 선수, 마스트, 무선전신 안테나 및 레이더를 향해 발포를 가하였다. 공해상까지 추적이 계속되던 중에 급보를 받고 출동한 영국의 어업감시선과 영국의 군함 Truobridge호가 개입하자 Red Crusader호는 무사히 영국으로 돌아갔으며, 그 후 이 사건은 양국의 합의하에 설치된 사실심사위원회에 부탁되었다.<sup>240)</sup>

사실심사위원회가 제출한 보고서에 따르면, Niels Ebbesen호의 승무원이 승선하였음에도 불구하고 정선 명령에 불응하고 도주한 것은 Red Crusader호의 명백한 위반행위이지만 Niels Ebbesen호가 경고 없이 실탄사격을 가한 점, 실탄사격의 필요성이 입증되지 않은 상황에서 인명에 위해를 발생시킨 점은 인정될 수 없다고 하였다. 또한 무력사용 외에 적절한 수단을 이용하여 지속적으로 항의를 하였더라도 Red Crusader호를 충분히 나포할 수 있었다는 의견을 피력하며 Niels Ebbesen호의 행위가 합법적인 무력 사용의 범위를 넘어섰다고 설명하였다.<sup>241)</sup>

동 사건에 따라 추적권 행사시 실탄사격전에 반드시 실탄사격에 대한 경고가 있어야 한다는 기준과 실탄사격이 필요한 경우, 그 해당 사실이 확인되지 아니하는 한, 승선하고 있는 인명을 고려하여야 한다는 기준이 제시되었다.<sup>242)</sup>

## 3) M/V Saiga case

---

239) Nicholas M. Poulantzas, *op. cit.*, p.65.

240) *Ibid*, p.53.

241) “Investigation of certain incidents affecting the British trawler *Red Crusader*”, *REPORTS OF INTERNATIONAL ARBITRAL AWARDS*, Part XXIV(1962), p.538.

242) 이용희, 전계논문, 53-54면.

1997년 10월 27일 세인트빈센트 앤 그레나딘 선적의 유조선 M/V Saiga호가 기니아 Alcatraz 섬으로부터 약 22해리 떨어진 해상에서 세네갈 선적과 그리스 선적의 어선 3척에 급유를 하고 기니아 배타적 경제수역을 벗어나 항해하던 중 10월 28일 동 선박을 추적하던 기니아 순찰선 2척의 공격을 받고 나포되어 기니아 꼬나크리항으로 호송되었다. 동 나포과정에서 기니아 순찰선이 M/V Saiga호를 정선시키기 위하여 대구경자동기관총을 선체에 대하여 발사하였으며, 정선 후 M/V Saiga호에 저항 없이 승선하여 M/V Saiga호 선원들의 무력사용이나 무력사용의 위협에 대한 증거가 없음에도 불구하고 무차별적으로 갑판 및 엔진에 사격을 가하여 2명의 선원이 부상하고 선체와 기관실 및 무선실의 주요장비에 상당한 정도의 손상을 발생시켰다.<sup>243)</sup>

ITLOS는 기니아의 무력행사에 대하여, 기니아의 순찰선이 Saiga호에 접근했을 때에는 수위가 낮았기 때문에 기니아의 기관원들이 별 어려움 없이 Saiga호에 승선할 수 있었을 것이라고 판단하였으며, 어떠한 신호 또는 경고조치도 발신하지 않은 상태에서 실제 탄약으로 Saiga호에 사격을 가했다는 점에 주목했다.<sup>244)</sup> 또한 기니아의 기관원 역시 저항 없이 Saiga호에 승선하였고, 선원들의 무력사용의 위협이 없음에도 불구하고 갑판을 향해 사격을 가하고 엔진을 정지시키기 위하여 총기를 사용한 점에 따라 선박파손과 인명부상을 가져왔다고 판단하였다.<sup>245)</sup> 이러한 이유로 ITLOS는 기니아가 Saiga호에 승선하기 이전과 이후에 과도하게 무력을 사용하고 생명을 위태롭게 했으며, 따라서 국제법상 세인트빈센트 앤 그레나딘의 권리를 침해하였다고 판결하였다.<sup>246)</sup>

ITLOS가 M/V Saiga호 사건의 판결에서 제시한 추적권 행사시 무력사용의 절차를 살펴보면, 우선 국제적으로 통용되는 신호방식에 의해서 정선을 명령하여야 하고, 동 명령을 거부하는 경우 공포탄 발사 및 허공에 대한 경고사격을 가하여야 하며, 동 조치도 효과가 없는 경우 반드시 실탄을 사용한다는 경고를 발령한 후에야 선박에 대한 사격을 가할 수 있다. 실탄의 사격은 인명이 손상되지 않는 최소한의 범위에서 행해져야 하며, 특정한 상황의 경우 피의선박의

243) 해양수산부, 국제해양분쟁사례연구Ⅱ(2004), 122-124면.

244) *M/V Saiga Case*(No.2), para. 157.

245) *M/V Saiga Case*(No.2), para. 158.

246) *M/V Saiga Case*(No.2), para. 159.

뱃머리에 일제 사격을 가한다든가 또는 피의선박의 도주를 불가능하게 만드는 사격을 가하는 것을 허용한다.<sup>247)</sup>

#### 4) 국적불명선 『長漁 3705』호 침몰사건

2001년 12월 22일, 국기를 게양하지 않고 일본의 배타적 경제수역을 향해하던 국적불명의 선박 『長漁 3705』호가 일본 해양보안청 순시선의 정선명령을 거부하고 도주하다가 중국의 배타적 경제수역에서 교전 중에 폭발하여 침몰하는 사건이 발생하였다.<sup>248)</sup> 일본 해상보안청은 동 선박이 국적이 불명함으로 어업법 제74조 제3항에 근거하여 임검권을 행사하고자 한 것이었으며, 동 법에 따른 정선명령에 위반하여 도주하였으므로 추적권을 행사하였다고 주장하였다.<sup>249)</sup> 일본의 순시선 이나시호는 長漁 3705호를 계속해서 추적하던 중 중국의 배타적 경제수역에 진입하자 長漁 3705호의 상공 및 해면에 위험사격을 하였고, 그 후 10여 차례 선미에 선체사격을 가하였다. 22시경 순시선 아미미호와 기리시마 호가 長漁 3705호의 진로를 막고 승선을 시도하였고, 長漁 3705호가 순시선들을 향하여 자동소총과 로켓포를 발사, 이에 이나시호가 長漁 3705호에 기관포를 발사함으로써 교전이 시작되었다. 4분간 지속된 총격전 후, 長漁 3705호는 폭발과 함께 침몰하였으며 長漁 3705호에 승선한 것으로 보이는 15명 전원이 사망하거나 실종되었고, 일본 순시선 승무원 3명이 부상을 입었다.<sup>250)</sup>

동 사건은 長漁 3705호가 일본 순시선의 발포에 의해 격침된 것인지 아니면 증거인멸을 위하여 자폭한 것인지의 여부, 그리고 사망한 승무원들이 일본 순시선의 발포에 의한 것인지, 그 시점이 최후의 교전상황인지 아니면 경고사격 과정에서 발생한 것인지가 불분명하다. 이러한 요소들은 무력사용의 적법성 여부와 과잉성 여부를 판단함에 있어 중요한 기초가 되지만,<sup>251)</sup> 이에 대하여는 밝혀진 바가 없다. 현재까지 살펴본 사실관계에 비추어 추적권 행사시 무력 사용의 절차를 살펴보면, 일본의 순시선이 정선명령을 위하여 시각 및 청각신호

247) Craig H. Allen, *op. cit.*, p.321.

248) 이용희, “국적불명선 『長漁 3705』호 침몰사건에 대한 법적 고찰”, 139면.

249) 상계논문, 153면.

250) 상계논문, 143-144면.

251) 상계논문, 154면.

를 보내었고, 長漁 3705호의 진행방향의 상공 및 해면에 대한 경고사격을 하였으며, 선체사격 실시 이전에 선체사격부위와 그 사실을 경고한 후 선체사격을 실시한 점을 알 수 있다.<sup>252)</sup> 앞서 살펴본 M/V Saiga Case에서 ITLOS가 제시한 무력사용의 절차상의 요건과 비교하여 보면 그 제반절차는 잘 준수한 것으로 판단되나, 무력사용의 과도성의 여부는 구체적인 사안이 불명확하므로 판단하기 어려울 것으로 보인다.

## 5) 기타사례

1968년 아르헨티나의 영해에서 불법어업을 하던 구소련 트롤선 Golfstrim호를 발견한 아르헨티나의 해군함이 Golfstrim호를 정선시키기 위하여 총격을 가한 사건이 있었다. 당시 해군함의 발포로 인하여 Golfstrim호는 4개의 선실이 완파되는 피해를 입었고, 곧 부에노스아이레스 항으로 호송되었다. 동 사건으로 외교협상에 들어가게 되자 소련은 Golfstrim호의 나포가 아르헨티나의 관할수역을 한참 벗어나 우루과이의 인근해에서 이뤄졌다고 항의하며, 아르헨티나 해군함의 과도한 무력 사용에 대하여 Golfstrim호가 입은 손실을 모두 배상할 것을 주장하였으나 받아들여지지 않았다.<sup>253)</sup>

1969년 페루 포함(gun boat)이 페루 연안에서 40마일 떨어진 곳에서 조업 중인 미국 참치잡이 선박에 대하여 기관총을 발사한 사건이 있었다. 27발의 실탄이 발사되어 돛대와 무선 통신탑이 파괴되고, 선교가 손상되는 결과가 발생하였다. 미국은 이러한 페루의 행위에 대하여 비무장어선에 대한 공격은 국제법상 정당화될 수 없다는 입장을 표명하였다.<sup>254)</sup>

2005년에는 인도네시아 수역에서 불법조업이 의심되는 중국어선 Fuyuanyu 132호에 대하여 인도네시아 해군이 추적권을 행사하는 과정에서 발포를 가함으로서 선원 1명이 사망하고 선원 2명이 부상을 당하는 사건이 발생하였다. 중국 정부는 즉시 인도네시아 해군의 행위를 ‘비인도적인 법집행행위’로 규정하고 인도네시아 정부에 강한 유감을 표명하였다. 또한 인도네시아 정부로 하여금

252) 이용희, “국적불명선 『長漁 3705』호 침몰사건에 대한 법적 고찰”, 157면.

253) Foreign Fishery Developments, *Marine Fisheries Review*, Vol. 51, No. 2(1989), p.59.

254) 이용희, “연안국 법집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 고찰”, 144면.

‘사건의 진실을 조속히 규명하여 중국정부에 통지할 것, 부상선원의 치료와 억류 선원의 안전을 보장하기 위해 필요한 모든 조치를 취할 것, 인도네시아 해군과 관련 조직이 법집행과정에서 자의적인 무력 사용을 회피하도록 훈련시키기 위한 적절한 조치를 취할 것과 향후 유사사건이 재발하지 않도록 보장할 것’을 요구하였다.<sup>255)</sup>

### 3. 소결

추적권 행사시 무력의 사용은 국제관습법상 허용되지만, 그 허용범위에 대해서는 문제의 여지가 있다. 일반적으로 가능한 한 무력의 사용은 회피되어야 하며, 불가피한 상황에서 무력을 사용하더라도 그 범위는 최소한이 되어야 한다. 따라서 고의로 피추적선을 침몰시킬 목적의 무력의 사용은 허용될 수 없다. 또한 Red Crusader Case와 M/V Saiga Case에서 판시된 바와 같이 실탄을 사용하기 전에 반드시 실탄사용에 대한 경고를 하여야 하고, 인명을 고려하여야 한다. 따라서 추적권 행사시에 무력의 사용은 정선 명령을 거부하고 계속적으로 도주하는 피추적선의 일시적인 정지에 필요한 범위의 무력이 허용된다 할 것이다. 한편, 추적권의 개시 및 절차가 합법적으로 이루어졌다고 하더라도 과도한 무력의 사용으로 피추적선이 손해를 입은 경우에는 그 손해에 대하여 배상해야 하므로 신중하게 조치를 취해야 할 것으로 보인다.

---

255) 이용희, “연안국 법집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 고찰”, 145-146면.

## 제5장 결론

추적권은 배타적 기국주의의 예외로서, 연안국의 관할수역 내에서 법령을 위반한 외국선박을 공해까지 추적할 수 있도록 허용하는 제도이다. 해양법에 관한 성문법전이 만들어지기 이전부터 각 국가들은 국내법 또는 조약에 추적권을 규정하고 행사해왔다. 초기에는 모든 국가들이 동일한 요건을 적용하여 추적권을 행사한 것은 아니었으나, 연안국의 관할수역에 설정된 법 또는 규정을 위반한 외국선박을 즉각적으로 추적하여 공해상까지 중단 없이 계속적으로 관할권을 행사하는 기본적인 전제는 다르지 않았으며, 오랜 기간 동안 판례를 통하여 유사한 관행들을 발전시켰다. 그 후 국제법학회 및 국제법협회 그리고 1930년 헤이그 국제법전편찬회의를 거쳐 1958년 공해협약에 규정되기까지 기국주의를 고수하려는 국가와 관할수역의 효과적인 법집행을 주장하는 국가 간의 대립 끝에 명문화되었다. 1982년 유엔해양법협약상의 추적권 제도는 군도수역, 배타적 경제수역 및 대륙붕을 포함하는 추적권 개시수역의 확대만 수정되었을 뿐 그 절차 및 요건은 1958년 공해협약의 추적권 규정과 동일하다.

1982년 유엔해양법협약에 이르기까지 연안국은 광활한 범위의 수역을 관할하게 되었고, 그 수역을 관할하기 위해서 과학기술의 이용은 필수적이지만 1982년 유엔해양법협약에는 이러한 기술의 이용을 허용하고 있는지에 대해서는 분명치 않다. 특히 추적권의 행사에 있어서 그 요건 및 절차는 1958년 공해협약상의 추적권을 그대로 답습함으로써 시대적 변화를 반영하지 못한 아쉬움이 있다.

현재 다툼이 되고 있는 부분은 무선통신장치에 의한 정선신호의 전달과 레이더를 이용한 추적의 계속, 그리고 피추적선이 기국 또는 제3국의 영해로 진입하였다가 이내 공해로 다시 나오는 경우 추적의 재개가 가능한가의 여부, 마지막으로 추적권 행사시 무력사용의 허용범위이다. 동 사안들 모두 유엔해양법협약상에 명시되어 있지 않으며, 추적권 행사에 있어서 중요한 요건이므로 자세히 검토해볼 필요가 있다.

우선 무선통신장치에 의한 정선신호의 발신은 앞서 살펴본 바와 같이 국제해



양법재판소에서 일정한 요건을 갖춘다면 인정될 여지가 있음을 피력하였다. 국제해양법재판소에 제시한 요건은 40해리 이상의 거리, 그리고 피추적선의 명확한 인식을 필요로 한다. 따라서 추적선이 40해리 이상의 먼 거리에서 무선통신장치에 의하여 정선신호를 발신하였다 하여도 피추적선이 인식하지 못하였다면 정당한 추적의 개시로 보지 아니한다. 반대로 시각적 또는 청각적 정선신호의 발신이 가능함에도 무선통신장치로 정선신호를 발신함은 남용의 문제가 발생할 가능성이 있다. 따라서 무선통신의 의한 정선신호의 발신은 시각적 또는 청각적 신호의 대체수단이 아니라 특정한 예외적 상황에만 이용될 수 있는 보조적 수단임을 명심해야 할 것이다.

다음으로, 레이더에 의한 추적의 계속성 인정 여부는 신중한 접근이 필요할 것으로 보인다. 추적권이라 함은 자국 법령을 위반한 선박을 즉각적이고 계속적으로 추적하는 것을 그 요건으로 한다. 전통적인 관념상 시각적인 접촉을 계속 유지하여야 하지만, 기상악화나 일시적인 기계적 결함 혹은 증거를 수집하기 위한 일시적 중단은 추적을 재개할 수 없는 중단으로 보지 아니하므로, 추적권 행사에 있어서 레이더 등 이와 비슷한 과학기술의 이용은 위반선박의 위치를 확인하는 수단으로 한정되어야 할 것으로 본다.

추적의 재개 문제와 관련하여서는 특히 우리나라는 일본과 중국의 영해와 상당히 인접하므로 문제가 될 여지가 있으며, 앞서 살펴본 바와 같이 추적권의 재개와 관련된 사례가 이미 발생하였으므로 중요한 사안이라 할 수 있다. 원칙적으로는 피추적선이 기국 또는 제3국의 영해에 진입하는 순간 추적권은 종료된다. 그러나 피추적선이 추적선의 범망을 피하고자 제3국의 영해에 일시적으로 머무르거나 추적선이 돌아가길 기다리는 목적으로 영해의 경계선을 따라 느린 속도로 항행하는 경우에 동 피추적선이 공해로 다시 진입하면 추적을 재개할 수 있다고 보며, 여기에서는 피추적선이 영해에 머무르는 시간이 중요한 요소로 작용한다. 1958년 공해협약상 추적권 조항에 반영되지는 못했지만 추적권 종료 후 재개와 관련된 논의를 살펴보면, 1930년 헤이그 국제법편찬회의에서는 이탈리아 대표는 3분 이상, 네덜란드 대표는 12시간 이상 피추적선의 국적국 또는 제3국의 영해에 머무르지 않으면 추적은 재개될 수 있다고 제안하였다. 1958년 제네바 해양법 회의에서는 덴마크 대표가 6시간 이상 머무르지 않으면

추적이 재개될 수 있다고 제안한 바 있다. 따라서 합리적인 시간 내에서의 추적의 재개는 허용된다고 볼 것이나, 앞서 살펴본 M/V Tyumen호 사건에서는 일본의 영해로 도주한 후 이틀 후에 우리나라의 배타적 경제수역으로 들어온 것은 일시적인 도주로 보기에 다소 문제의 여지가 있다고 보여 진다.

마지막으로 추적권 행사시 무력의 사용에 대하여 유엔해양법협약상 그 기준은 규정되어 있지 않으나 일반적으로 무력의 사용은 가능한 한 회피되어야 하고 피추적선을 일시적으로 정선시킬 목적으로만 허용되어야 한다. 추적권이 합법적으로 행사되었다고 하더라도, 무력의 사용으로 인하여 부당한 손해가 발생한다면 연안국은 그에 대한 손해를 보상해야 하는 바, 다음과 같은 절차를 반드시 지켜야 할 것이다.

첫째, 우선 법령위반의 혐의가 있는 선박을 정지시키기 위해 국제적으로 인정되고 해당선박이 볼 수 있고 들을 수 있는 정지신호를 보내야 한다.

둘째, 범죄혐의 선박이 정선명령에 불응할 경우에도 우선 선박의 뱃머리 앞쪽을 향한 사격을 가한 후에 이러한 조치에도 불구하고 해당선박이 불응하고 도주할 경우 마지막 수단으로 무력을 사용하여야 한다.

셋째, 이러한 무력사용은 경고 또는 나포의 목적을 위하거나 해당선박의도주를 저지하기 위한 정도만 인정되고, 고의적으로 격침을 하여서는 아니된다.

넷째, 실탄사격 전에는 반드시 실탄사격에 대한 경고가 있어야 하며, 사람에 대한 무력사용은 범인의 도주를 방지하거나 체포할 시, 또는 범인이 저항하여 법집행권자 자신의 안전에 위협을 받는 경우에만 특히 신중하게 고려하여 행사하여야 하며 이때에도 인명에 위해를 주지 않아야 한다.<sup>256)</sup>

우리나라의 경우는 특히 중국의 불법어업에 대한 추적권 및 무력의 행사가 빈번히 발생하고 있으며, 합리적인 이유 없이 대한민국의 어선이 일본 당국에 의해 추적당하여 나포되는 사례, 그리고 M/V Tyumen호 사건과 같이 중국과 일본의 사이에 위치함으로써 우리나라의 관할수역을 통하여 항해하는 외국선박으로 인한 해양오염 또는 그 외 위험요인이 발생할 수도 있다. 이러한 상황에 대비하여 유엔해양법협약상의 추적권 제도뿐만 아니라 현재 다툼이 되고 있는 위

256) 정희제, “해상에서의 법집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문 (2010), 109면.

의 사안에 대한 이론의 정립이 필요할 것으로 사료된다. 다만, 추적권 제도는 연안국의 범집행이 효과적으로 실행될 수 있도록 보장하지만, 한편으로는 항해의 자유 및 기국주의의 예외임을 명심하여야 하며 동 원칙들을 침해하지 않는 최소한의 범위로 해석되어야 할 것이다.



# 참 고 문 헌

## I. 국내문헌

### 1. 단행본

김대순, 국제법론, 삼영사, 2009.

김영구, 한국과 바다와 국제법, 21세기북스, 2004.

최종화, 현대국제해양법, 두남, 2008.

해양수산부, 국제해양분쟁사례연구Ⅱ, 2004.

### 2. 논문

김자영, “해양법상 공해자유원칙의 현대적 의의”, 박사학위논문, 고려대학교, 2007.

김찬규, “추적권 행사 때 일어나는 제 문제 - 무기사용과 관련하여 -”, 서울법학, 제17권, 2009.

김현수, “해양법상 외국선박의 추적권에 관한 고찰”, STRATEGY 21, 제9호, 2001.

박세용, “국제법상 형사집행관할권 행사의 보완제도에 관한 연구”, 석사학위논문, 조선대학교, 2008.

이석우·신창훈·박영길, “주요 해양국가의 수역별 해양관할권 제도”, 백산학

회, 제87호, 2010.

이용희, “국적불명선 『長漁 3705』호 침몰사건에 대한 법적 고찰”, 국제법학  
회논총, 제47권 제1호, 2002.

\_\_\_\_\_, “연안국 범집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 고찰”,  
해사법연구, 제21권 제1호, 2009.

이천식, “불법외국선박 단속 관련 국제·국내법적 고찰 -불법행위·불법어업  
단속을 중심으로-, 석사학위 논문, 인하대학교, 2011.

정갑용, “우리나라에 있어서 국제적 해상범죄에 대한 관할권 행사원칙”, 경희  
법학, 제44권 제3호, 2009.

정희제, “해상에서의 범집행시 외국선박에 대한 무력사용에 관한 국제법적 연  
구”, 석사학위논문, 한국해양대학교, 2010.

최종화, “신평호 사건이 남기 과제와 대책 - 중국에 ‘공세’ 일본에는 ‘수  
세’인 한국의 어업분쟁, 통일한국, 제259호, 2005.

홍성필, “국내해양법의 국내적 적용에 관할 고찰 - M/V “Tyumen” 호 사건  
판결을 중심으로 “, 국제법학회논총, 제52권 제2호, 2007.

## II. 외국문헌

### 1. 서양단행본

BROWN, E.D., *The International Law of the Sea, Volume I: Introductory  
Manual*, Dartmouth, 1994.

Brownle, I., *International Law and the Use of Force by States*, Oxford University Press, 1963.

Poulantzas, Nicholas M., *THE RIGHT OF HOT PURSUIT IN INTERNATIONAL LAW*, second edition, MartinusNijhoff, 2002.

McDougal, Myres S. and Burke, William T., *The Public Order of the Oceans : A Contemporary Internatioanal Law of the Sea*, NEW HAVEN PRESS, 1962.

O' Connell, D.P., *The International Law of the Sea, Vol. II*, Oxford press, 1984.

Oppenheim, L., *International Law*, Edited by Robert Jennings, 9th Edition, Vol. 1, Longman, 1992.

Satya, N. Nandan and Rosenne, *UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA 1982 A COMMENTARY, Volume III*, Martinus Nijhoff Publishers, 1985.

Sohn, Louis B. and Noyes, John E., *Cases and Materials on the Law of the Sea*, Transnatioanl Publishers, 2004.

## 2. 서양 논문

Allen, Craig H., “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices” , *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, 1989.



Barid, R.J., “Arrests in a Cold Climate – Shaping hot pursuit through State practice” , *Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers*, Vol. 13, 2009.

Gilmore, William C., “Hot Pursuit : the case of R. v Mills and others” , *International & Comparative Law Quarterly*, Vol. 44, 1995.

Reuland, Robert C., “The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Sea: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention” , *VIRGINIA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW*, Vol. 33, 1992.

Walker Randal , “International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21<sup>st</sup> Century” , *Auckland University Law Review* , Vol. 17, 2011.

Sherlock, Douglas Grant, “The Doctrine of Hot Pursuit in International Law” , *Military Law and The Law of War Review*, Vol. 7, 1968.

Maidment Susan, “HISTORICAL ASPECT OF THE DOCTRINE OF HOT PURSUIT” , *British Year Book of International Law*, Vol. 46, 1972.

### Ⅲ. 기타 자료

#### 1. 국내 판례

서울중앙지방법원 제16민사부 2007.1.18.; 선고 2006가합(본소)36580 비용상환, 2006가합73893(반소) 손해배상(기) 판결.

#### 2. 외국 판례

*Church v. Hubbard*, U.S. Supreme Court, 6 U.S. 187, 1804

*The M/V “Saiga” (NO.2) Case* (Saint Vincent and Grenadies v. Guinea),  
Judgement International Tribunal for the Law of the Sea, 1999.

*United States of America v. F/V Taiyo Maru*, United States District Court for  
the District of Maine, Southern Division June 18, 1975.

### 3. 언론자료

“BRITAIN BARS SEIZURE OF RUM SHIP AT SEA” 『The New York Times』  
(1921.8.19.)

“[시사풍향계-김찬규] 신평호 사건의 법적 평가”, 『국민일보』 (2005.6.5.)

“<시사초점> 신평호사건”, 『울산종합일보』 (2005.6.13.)

### 4. 보고서

Investigation of certain incidents affecting the British trawler *Red Crusader*,  
*REPORTS OF INTERNATIONAL ARBITRAL AWARDS Part X X IV*, 1962

Foreign Fishery Developments, *Marine Fisheries Review*, Vol. 51, No. 2, 1989.